

**PENGARUH KEGIATAN PUSAT PERDAGANGAN  
TERHADAP AKTIVITAS LALU LINTAS DI KECAMATAN  
SOMBAOPU KABUPATEN GOWA  
(Studi Kasus : Jalan K.H Wahid Hasyim)**



**Skripsi**

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar  
Sarjana Teknik Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota  
pada Fakultas Sains dan Teknologi  
UIN Alauddin Makassar

Oleh

**BAYU ALFIAN**  
NIM. 60800110019

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI  
UIN ALAUDDIN MAKASSAR  
2018**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Dengan penuh kesadaran, penyusun yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya penyusun sendiri. Jika di kemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

Samata-Gowa, 5 Juni 2018

Penyusun,

Bayu Alfian  
60800110019

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
**ALAUDDIN**  
M A K A S S A R

## PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Pengaruh Kegiatan Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas  
Lalu Lintas di Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan  
Sombaopu Kabupaten Gowa

Nama Mahasiswa : Bayu Alfian

NIM : 60800110019

Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Sains dan Teknologi

Disetujui Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

**S. Kamran Aksa, ST., MT**

**Siti Fatimah, ST., M.Si**

Mengetahui

Dekan Fakultas Sains dan Teknologi  
UIN Alauddin Makassar

Ketua Jurusan Teknik Perencanaan  
wilayah dan kota

**Prof. Dr. H. ARIFUDDIN., M.Ag**  
NIP. 19691205 199303 1 001

**Dr. Muhammad Anshar, S.Pt., M.Si.**  
NIP. 19760603 200212 1 005

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Pembimbing penulisan skripsi Saudara **Bayu Alfian**, NIM: 60800110019, mahasiswa Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar, setelah dengan seksama meneliti dan mengoreksi skripsi yang bersangkutan dengan judul, “Pengaruh Kegiatan Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas di Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Sombaopu Kabupaten Gowa” memandang bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah dan dapat disetujui untuk diajukan ke sidang *Munaqasyah*.

Demikian persetujuan ini diberikan untuk diproses lebih lanjut.

Makassar, Januari 2017

Pembimbing I

Pembimbing II

**S. Kamran Aksa, ST., MT**

**Siti Fatimah, ST., M.Si**



## PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi yang berjudul, “Pengaruh Kegiatan Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas di Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Sombaopu Kabupaten Gowa” yang disusun oleh Bayu Alfian, NIM: 60800110019, mahasiswa Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang *munaqasyah* yang diselenggarakan pada hari Rabu, tanggal 30 November 2016, dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik dalam Ilmu Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.

Makassar, 8 Februari 2018

### DEWAN PENGUJI:

Ketua	: Dr. Ir. A. Suarda, M.Si	(.....)
Sekretaris	: Risma Handayani, S.IP., M.Si	(.....)
Munaqisy I	: Dr. Ir. Hj. Mislih Idrus, M.STr	(.....)
Munaqisy II	: Nursyam Aksa, ST., M.Si	(.....)
Munaqisy III	: Dr. M. Thahir Maloko, M.Hi	(.....)
Pembimbing I	: S. Kamran Aksa, S.T., M.T	(.....)
Pembimbing II	: Siti Fatimah, S.T., M.Si	(.....)

Diketahui oleh:  
Dekan Fakultas Sains dan Teknologi  
UIN Alauddin Makassar,

**Prof. Dr. H. Arifuddin., M.Ag**  
NIP. 1969 1205 199303 1 001

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tingkat Pelayanan Jalan Tergantung Arus.....	30
Gambar 2.2	Perbandingan Tingkat Pelayanan Aktual Dengan Waktu Perjalanan Kondisi Area Bebas.....	32
Gambar 4.1	Fasilitas Pendidikan di Koridor K.H Wahid Hasyim .....	54
Gambar 4.2	Fasilitas Perdagangan dan Jasa .....	54
Gambar 4.3	Fasilitas Perkantoran di Lokasi Penelitian .....	55
Gambar 4.4	Kondisi Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim .....	56



## KATA PENGANTAR



Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga dengan petunjuk-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir ini dengan judul ***“Pengaruh Kegiatan Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas di Kecamatan Sombaopu Kabupaten Gowa”***.

Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) pada Fakultas Sains Dan Teknologi Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Penulis menyadari bahwa betapa berat dan banyaknya halangan yang datang dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, namun dengan bantuan, bimbingan, dan motivasi dari berbagai pihak, sehingga hambatan tersebut akhirnya dapat dilalui. Pada kesempatan ini pula tak lupa penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan setulusnya kepada :

1. Teristimewa untuk Ayahanda tercinta **H.Hammude** dan Ibunda tersayang **Hj.Sida**, kakak-ku, serta keluarga besar, terima kasih atas segala doa, bimbingan, nasehat, motivasi dan bantuan materil yang sangat besar yang tak dapat saya ukur.
2. Bapak **Prof. Dr. Musafir Pababbari, M.Si** selaku rektor Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar

3. Bapak **Prof. Dr. H. Arifuddin, M.Ag** selaku Dekan Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin beserta jajarannya.
4. Bapak **Dr. Muhammad Anshar, S.Pt., M.Si** selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota UIN Alauddin Makassar sekaligus Ayah kami di kampus yang tak henti-hentinya memberikan motivasi dalam penyusunan tugas akhir ini.
5. Bapak **S. Kamran Aksa, ST., MT**, dan Ibu **Siti Fatimah, ST, M.Si** selaku pembimbing yang telah banyak meluangkan waktu dan memberikan pengarahan dan bimbingan selama penyusunan tugas akhir ini.
6. Ibu **Dr. Ir. Hj. Mislihah Idrus, M.Str**, Bapak **Nursyam Aksa, S.T., M.Si** dan Bapak **Drs. Tahir Maloko, M.Thi** selaku penguji yang telah banyak memberikan masukan dan saran guna perbaikan tugas akhir ini.
7. Staf Administrasi Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
8. Pihak instansi pemerintah Kabupaten Gowa dan Kecamatan Somba Opu yang telah banyak memberikan informasi dan data yang dibutuhkan selama penelitian.
9. Terima kasih kepada Ibu **Henny Haerani G, S.T., M.T** dan Kak **Arief Hidayat S.T., M.T., M.Sp** atas arahan dalam pengerjaan tugas akhir ini.
10. Anak-anak “Adventure Planner” **Andi Tenri Tappu, Febry Aristian, Muhammad Irsan, Muhammad Rais Amin, Yasirwam, Iwan Saputra MR** yang telah memberikan semangat, dorongan dan motivasi sehingga tugas akhir ini dapat terselesaikan .



11. Mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota khususnya saudara-saudariku di “**ANGKATAN 10**” yang tak dapat kuucapkan namanya satu persatu, terima kasih untuk semuanya, semoga kebersamaan ini takkan pernah terlupakan.
12. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan namanya satu persatu, yang telah banyak membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa hasil penulisan ini masih jauh dari kesempurnaan, penulis mengharapkan kritikan dan saran yang sifatnya membangun sehingga dapat mengarahkan kepada kesempurnaan dan penulis berharap dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Makassar, 28 Mei 2018

**BAYU ALFIAN**

**60800110019**

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
**ALAUDDIN**  
M A K A S S A R

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL .....	iii
DAFTAR GRAFIK.....	iv
DAFTAR GAMBAR.....	v

### BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	6
D. Ruang Lingkup Penelitian.....	6
E. Sistematika Pembahasan.....	7

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi .....	9
B. Fungsi dan Manfaat Transportasi.....	11
C. Permasalahan Transportasi .....	13
D. Tata Guna Lahan dan Transportasi .....	15
E. Pasar.....	17
F. Pengertian Kemacetan .....	20
G. Jaringan Jalan.....	21
H. Volume Lalu Lintas .....	24
I. Hambatan Samping.....	24
J. Kapasitas Ruas Jalan.....	26
K. Tingkat Pelayanan .....	30
L. Regresi.....	34
M. Aksesibilitas dan Mobilitas.....	35
N. Penelitian Terdahulu yang Relevan .....	41

### BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	42
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	42
1. Lokasi Penelitian.....	42
2. Waktu Penelitian.....	43
C. Jenis dan Sumber Data.....	43
1. Jenis Data .....	43
2. Sumber Data.....	44
D. Variabel Penelitian.....	44
E. Populasi dan Sampel.....	45
1. Populasi.....	45
2. Sampel.....	45
F. Metode Pengumpulan Data.....	46
G. Metode Analisis Data.....	46
H. Defenisi Operasional.....	48
I. Kerangka Pembahasan.....	50

#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum .....	51
B. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	52
C. Karakteristik Penggunaan Lahan .....	52
D. Karakteristik dan Fungsi Jaringan Koridor Jalan Lokasi Penelitian.....	53
E. Ketersediaan Fasilitas Pelayanan .....	54
1. Fasilitas Pendidikan .....	54
2. Fasilitas Perdagangan dan Jasa .....	54
3. Fasilitas Perkantoran .....	55
F. Kondisi Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim .....	55
G. Ketersediaan Fasilitas Pelayanan .....	72
H. Karakteristik Bangunan Lokasi Studi.....	74
I. Pola Tarikan Pergerakan .....	75
J. Analisis Pengaruh Penggunaan Lahan Terhadap Tarikan Pergerakan.....	112
K. Alternatif Penanganan Kemacetan Yang Terjadi di Lokasi.....	115
L. Hubungan Transportasi Dalam Islam.....	118

#### **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan.....	122
B. Saran.....	124

<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>vi</b>
-----------------------------	-----------

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b>	Klasifikasi Gangguan Samping Untuk Jalan Perkotaan .....	25
<b>Tabel 2.2</b>	Kapasitas Dasar Jalan .....	27
<b>Tabel 2.3</b>	Faktor Penyesuaian Lebar Jalan .....	28
<b>Tabel 2.4</b>	Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisah Arah.....	28
<b>Tabel 2.5</b>	Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Samping .....	29
<b>Tabel 2.6</b>	Faktor Penyesuaian Ukuran Kota.....	29
<b>Tabel 2.7</b>	Indeks Tingkat Pelayanan Jalan Berdasarkan Arus Bebas dan Tingkat Kejenuhan Lalu Lintas .....	33
<b>Tabel 2.8</b>	Klasifikasi Pergerakan Orang di Perkotaan.....	36
<b>Tabel 2.9</b>	Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	40
<b>Tabel 4.1</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Perdagangan pada Hari Sabtu ...	57
<b>Tabel 4.2</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Pendidikan pada Hari Sabtu ....	58
<b>Tabel 4.3</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Peribadatan pada Hari Sabtu .....	59
<b>Tabel 4.4</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Perkantoran pada Hari Sabtu ....	60
<b>Tabel 4.5</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Jasa pada Hari Sabtu .....	61
<b>Tabel 4.6</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Perdagangan pada Hari Minggu	62
<b>Tabel 4.7</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Pendidikan pada Hari Minggu .	63
<b>Tabel 4.8</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Peribadatan pada Hari Minggu .	64
<b>Tabel 4.9</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Perkantoran pada Hari Minggu .	65
<b>Tabel 4.10</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Jasa pada Hari Minggu .....	66
<b>Tabel 4.11</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Perdagangan pada Hari Senin .	67
<b>Tabel 4.12</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Pendidikan pada Hari Senin ..	68
<b>Tabel 4.13</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Peribadatan pada Hari Senin ...	69
<b>Tabel 4.14</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Perkantoran pada Hari Senin ..	70
<b>Tabel 4.15</b>	Jumlah Kendaraan dan Pergerakan Jasa pada Hari Senin .....	71
<b>Tabel 4.16</b>	Jenis dan Jumlah Pengunjung Fasilitas di Koridor Jalan.....	72

<b>Tabel 4.17</b>	Rata-Rata Luas Lantai Dasar Bangunan, Luas Lahan dan Nilai KDB	74
<b>Tabel 4.18</b>	Rata-Rata Luas Lantai Bangunan, Luas Lahan dan Nilai KLB.....	74
<b>Tabel 4.19</b>	Rata-Rata Jumlah Orang per Bangunan Tiap Jenis Kegiatan.....	75
<b>Tabel 4.20</b>	Rata-Rata Tarikan Pergerakan Tiap Jenis Kegiatan.....	75
<b>Tabel 4.21</b>	Potensi dan Jumlah Parkir di Setiap Kegiatan di Lokasi Penelitian	76
<b>Tabel 4.22</b>	Kondisi Kapasitas Ruas Jalan .....	80
<b>Tabel 4.23</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Perdagangan Pada Hari Sabtu .....	82
<b>Tabel 4.24</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Pendidikan Pada Hari Sabtu .....	84
<b>Tabel 4.25</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Peribadatan Pada Hari Sabtu .....	86
<b>Tabel 4.26</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Perkantoran Pada Hari Sabtu .....	88
<b>Tabel 4.27</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Jasa Pada Hari Sabtu .....	90
<b>Tabel 4.28</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Perdagangan Pada Hari Minggu .....	92
<b>Tabel 4.29</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Pendidikan Pada Hari Minggu .....	94
<b>Tabel 4.30</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Peribadatan Pada Hari Minggu .....	96
<b>Tabel 4.31</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Perkantoran Pada Hari Minggu .....	98
<b>Tabel 4.32</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Jasa Pada Hari Minggu .....	100
<b>Tabel 4.33</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Perdagangan Pada Hari Senin .....	102
<b>Tabel 4.34</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Pendidikan Pada Hari Senin .....	104
<b>Tabel 4.35</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Peribadatan Pada Hari Senin .....	106
<b>Tabel 4.36</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Perkantoran Pada Hari Senin .....	108
<b>Tabel 4.37</b>	Tingkat Derajat Kejenuhan Jasa Pada Hari Senin .....	110
<b>Tabel 4.38</b>	Hasil Uji Regresi.....	113
<b>Tabel 4.39</b>	Alternatif Penangan Kemacetan Lokasi Studi .....	117

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tingkat Pelayanan Jalan Tergantung Arus .....	30
Gambar 2.2	Perbandingan Tingkat Pelayanan Aktual Dengan Waktu Perjalanan Kondisi Area Bebas .....	32
Gambar 4.1	Fasilitas Pendidikan di Koridor K.H Wahid Hasyim .....	54
Gambar 4.2	Fasilitas Perdagangan dan Jasa .....	54
Gambar 4.3	Fasilitas Perkantoran di Lokasi Penelitian .....	55
Gambar 4.4	Kondisi Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim .....	56



## ABSTRAK

**Nama Penyusun : Bayu Alfian**

**NIM : 60800110019**

**Judul Skripsi : Pengaruh Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

---

Salah satu pusat perdagangan yang ada di Kabupaten Gowa yaitu pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim Kelurahan Sungguminasa Kecamatan Somba Opu. Dengan adanya pusat perdagangan maka akan menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas tersebut dan akan menambah volume lalu lintas. Meskipun bukan satu-satunya penyebab utama penurunan kinerja jalan, terjadinya penambahan volume lalu lintas jalan akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas pada ruas jalan disekitar pusat perdagangan. Penelitian ini menggunakan analisa bangkitan pergerakan terhadap pemanfaatan ruang (guna lahan) dan analisa regresi. Terjadinya peningkatan volume lalu lintas terutama pada jam puncak di koridor jalan K.H Wahid Hasyim berada pada tingkat Pelayanan A, B dan C. Variabel yang berpengaruh yaitu variabel luas lantai dasar bangunan, variable luas lantai bangunan, dan intensitas jumlah orang per bangunan. Model pengaruh pada jenis kegiatan pada bangunan menunjukkan luas lantai bangunan dan jumlah orang per bangunan pada jenis kegiatan perdagangan dan pendidikan menggunakan DS=0,76 dan 0,75 pada jam 08.00-09.00 dan jam 13.00-14.00.

***Kata Kunci : Pusat Perdagangan, Koridor Jalan, Lalu Lintas***

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Transportasi merupakan tolak ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Di bidang transportasi darat, pembangunan prasarana jalan dan jembatan telah meningkatkan jasa pelayanan produksi dan distribusi yang penting dan banyak berperan dalam menunjang pertumbuhan ekonomi nasional, mendorong terciptanya pemerataan pembangunan wilayah dan stabilitas nasional, serta meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat.

Dalam al-Quran telah disebutkan mengenai bagaimana pentingnya transportasi yaitu pada Q.S An-Nahl/ 16:8 yaitu

وَالْخَيْلِ وَالْبِغَالِ وَالْحَمِيرَ لَنزَعْنَهُنَّ وَرَبُّنَا يُخْلِقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿٨﴾

Terjemahan :

Dan (Dia Telah menciptakan) kuda, bagal\* dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya.

Berdasarkan ayat 8 dalam Surah An Nahl diketahui bahwa transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari terutama dalam mencari rejeki di muka bumi ini.



Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Sistem jaringan transportasi dapat dilihat dari segi efektivitas, dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi.

Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Makin tinggi mobilitas yang dilakukan maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana bahan tersebut yang semula kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar. Peningkatan produktivitas, karena transportasi ini merupakan motor utama penggerak kemajuan ekonomi. Ekonomi yang berkembang akan ditunjukkan oleh adanya mobilitas yang tinggi, dengan ditunjang transportasi yang memadai dan lancar. Seperti halnya negara-negara maju, mereka memiliki transportasi yang mendukung dalam setiap aktivitas yang mereka lakukan. Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani. Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen. Kajian transportasi dan perkembangan wilayah memiliki dimensi persoalan dengan rentang yang luas dan kompleks. Oleh karena itu untuk dapat

memahami pola kerja transportasi dan aksesibilitas, dituntut untuk memiliki pandangan yang luas tidak hanya pada satu bidang kajian ilmu saja.

Kabupaten Gowa dengan luas wilayah 1.883,32 km<sup>2</sup> dan berpenduduk sebanyak ± 652.941 jiwa (Data BPS Kabupaten Gowa Dalam Angka 2013) dengan ibukota Sungguminasa sebagai kota sentral ekonomi di Kabupaten Gowa adalah kota yang mempunyai perkembangan yang tumbuh dengan pesat, oleh karena itu pemerintah harus menyediakan sarana dan prasarana kota untuk menunjang kelancaran dari pertumbuhan kota Sungguminasa itu sendiri. Dalam hal perkembangan kota yang paling menonjol dan pesat perkembangannya adalah pusat perdagangan atau perbelanjaan.

Salah satu dari pusat perdagangan yang ada di kota Sungguminasa yaitu pada jalan K.H Wahid Hasyim yang merupakan salah satu pusat perdagangan yang ada di kelurahan Sungguminasa. Dengan adanya pusat perdagangan di kelurahan Sungguminasa maka akan menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas tersebut dan akan menambah volume lalu lintas. Meskipun bukan satu-satunya penyebab utama penurunan kinerja jalan, terjadinya penambahan volume lalu lintas jalan akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas pada ruas jalan disekitar pusat perdagangan. Hal ini sering diakibatkan oleh perilaku manusia manusia yang kurang mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Keadaan tersebut diperparah dengan adanya kendaraan umum yang berhenti menunggu penumpang menambah pula kesemrawutan jalan disepanjang pusat perdagangan karena jalan K.H Wahid hasyim ini juga merupakan salah satu akses menuju kota Makassar. Adanya pasar, kurangnya lahan parkir dan

banyaknya Pedagang Kaki Lima yang merupakan salah satu penghambat aktivitas lalu lintas di jalan ini. Peningkatan volume kendaraan serta tidak adanya tindak tegas dari pemerintah mengenai Pedagang Kaki Lima sehingga dampak langsung dari peningkatan volume kendaraan tersebut adalah terjadinya kemacetan.

Pada jam-jam tertentu, tidak sedikit masyarakat dan pengguna jalan yang mengeluhkan saat melintasi jalan tersebut. Masalah yang sering dirasakan adalah kemacetan. Penyebab kemacetan di jalan ini terjadi karena adanya pasar, Pedagang Kaki Lima, kurangnya lahan parkir, tidak adanya tempat pemangkalan ojek serta tidak adanya halte bagi para penumpang sehingga mobil angkutan penumpang berhenti secara langsung dipingir jalan membuat arus lalu lintas tersendat-sendat dan mengakibatkan kemacetan.

Berdasarkan pengalaman empiris dan penelitian yang dilakukan oleh Lembaga Penelitian SMERU (2007) terhadap para pedagang di pasar-pasar tradisional di Bandung dan Jakarta, Bogor, Tangerang, Depok dan Bekasi (JABODETABEK) diperoleh informasi bahwa salah satu pesaing utama para pedagang di pasar-pasar tradisional adalah para PKL. Sehingga keberadaan PKL di sekitar pasar hendaknya diperhatikan benar agar tidak menyaingi para pedagang pasar, karena mereka banyak yang berjualan menutupi bagian depan dan jalan masuk ke pasar yang ini menjadikan bagian luar pasar-pasar tradisional tampak kumuh dan semrawut. Di kebanyakan pasar tradisional, kondisi seperti ini dibiarkan terus terjadi tanpa solusi, akibatnya para pembeli tidak perlu masuk ke dalam pasar sehingga memancing para pedagang yang berjualan di dalam pasar berpindah ke luar

meninggalkan lapaknya yang pada akhirnya keadaan di dalam pasar kosong, sebaliknya di luar pasar keadaannya padat seperti layaknya pasar tumpah.

Dari kondisi tersebut diatas maka sudah seharusnya pemerintah kota Sungguminasa mewajibkan membuat analisis dampak lalu lintas untuk setiap pembangunan pusat perdagangan yang mempunyai andil besar dalam penambahan beban kapasitas jalan

Pembangunan pusat-pusat perdagangan di kota Sungguminasa khususnya di Kecamatan Sombaopu yang semakin pesat menunjukkan adanya pertumbuhan ekonomi, tapi pada sisi lain dapat menimbulkan persoalan baru dalam transportasi khususnya kemacetan, salah satunya di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan dari uraian latar belakang diatas, maka permasalahan yang di kaji dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana pengaruh pusat perdagangan terhadap aktivitas lalu lintas di koridor Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Somba Opu Sungguminasa Kabupaten Gowa ?
2. Bagaimana alternatif penanganan masalah kemacetan yang terjadi di koridor Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Somba Opu Sungguminasa Kabupaten Gowa ?

### **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan penelitian yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah :

#### **1. Tujuan**

Adapun tujuan dan kegunaan yang ingin dicapai dalam penelitian adalah untuk mengetahui pengaruh yang ditimbulkan oleh pusat perdagangan terhadap aktivitas lalu lintas yang terjadi di Jl. K.H Wahid Hasyim dan cara penanganannya.

#### **2. Manfaat**

- a. Sebagai bahan masukan bagi instansi-instansi yang terkait dalam pembangunan transportasi yang ada di Kota Sungguminasa khususnya di jalan K.H Wahid Hasyim.
- b. Menjadi bahan masukan serta perbandingan untuk penelitian-penelitian berikutnya.

### **D. Ruang Lingkup Penelitian**

#### **1. Ruang Lingkup Wilayah**

Secara umum cakupan wilayah penelitian ini meliputi ruang lingkup wilayah yang difokuskan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim, Sungguminasa Kabupaten Gowa serta.

#### **2. Ruang Lingkup Teori**

Ruang lingkup teori yang difokuskan pada teori-teori transportasi, pengertian pasar, penggunaan lahan serta bisnis-bisnis yang ada di lokasi tersebut

baik berupa bisnis perdagangan dan bisnis jasa sehingga berpengaruh terhadap aktivitas lalu lintas di jalan K.H Wahid Hasyim, Kecamatan Somba Opu, Kelurahan Sungguminasa Kabupaten Gowa Provinsi Sulawesi Selatan.

## **E. Sistematika Pembahasan**

### **BAB I : Pendahuluan**

Bab ini menguraikan tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, Ruang Lingkup Penelitian, Definisi Operasional, dan Sistematika Pembahasan.

### **BAB II : Tinjauan Pustaka**

Bab ini menguraikan tentang teori-teori yang melandasi dan berkaitan dengan kepentingan analisis lokasi penelitian.

### **BAB III : Metode Penelitian**

Bab ini memuat menjelaskan tentang metode penelitian yang mencakup lokasi penelitian, teknik pengumpulan data, jenis dan sumber data, jadwal penelitian dan teknik analisis data.

### **BAB IV : Hasil dan Pembahasan**

Bab ini mengemukakan tentang gambaran umum Kabupaten Gowa, gambaran umum lokasi penelitian, analisis penggunaan lahan, analisis kinerja ruas jalan dan analisis tingkat layanan.

**BAB V : Penutup**

Bab ini merupakan bab penutup yang berisi kesimpulan dan saran, berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian secara keseluruhan dan saran terhadap perubahan yang terjadi khususnya terhadap pemerintah.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Menurut Tamin (1997), Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses kesemua wilayah. Sedangkan fungsi transportasi menurut Morlok (1984) adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan system tertentu untuk tujuan tertentu.

Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.



Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

1. Menurut Marlok (1981), transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain.
2. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan atau dipindahkan ke lokasi yang membutuhkan atau menginginkan.
3. Steenbrink mendefinisikan sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat-tempat yang dipisah secara geografis.
4. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.
5. Menurut Warpani (2002), transportasi atau perangkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan).

## **B. Fungsi dan Manfaat Transportasi**

Ciri dasar dari transportasi, yaitu :

### **1. Multimoda**

- a. Selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi
- b. Sistranas, yaitu konsep sistem transportasi integrasi antarmoda

### **2. Multidisiplin**

- a. Ciri pergerakan, pengguna jasa, sistem prasarana, dan sarana transportasi
- b. Rekayasa, ekonomi, geografi, penelitian operasional, social politik, matematika, informatika, dan psikologi

### **3. Multisektoral**

- a. Banyak lembaga atau pihak yang terkait
- b. DLLAJ, BPN, Dinas Tata Kota, Kepolisian, Operator Angkutan Umum, Dispenda, dll.

### **4. Multimasalah**

Dari aspek pengguna jasa, rekayasa, operasional, ekonomi, sosial

Menurut Warpani (2002), fungsi dasar dari transportasi adalah sebagai penunjang, pemacu, dan pemicu. Berfungsi sebagai penunjang dan pemicu apabila dipandang dari sisi melayani dan meningkatkan pembangunan serta melayani dan mendorong berbagai kebutuhan lain. Berfungsi sebagai pemicu bila dipandang sebagai pembangkit perkembangan dan pertumbuhan suatu wilayah untuk mendukung aktivitas manusia. Transportasi sebagai pendukung aktivitas manusia seperti aktivitas ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan, dan

kebudayaan. Moda untuk melakukan aktivitas itu tergantung dengan kebutuhan pengguna transportasi tersebut.

Di dalam fungsi transportasi ini, ada konsep pergerakan. Konsep pergerakan dibagi menjadi dua, yaitu pergerakan spasial dan tidak spasial. Pola pergerakan spasial meliputi pergerakan orang dan barang. Pola pergerakan tidak spasial meliputi sebab terjadinya pergerakan, waktu pergerakan, dan jenis moda yang digunakan untuk melakukan pergerakan. Pergerakan barang kebanyakan dipengaruhi adanya aktivitas produksi dan konsumsi yang dilakukan oleh manusia. Suatu hasil produksi pasti membutuhkan sarana dan prasarana transportasi agar hasil produksi tersebut bisa sampai di konsumen.

Proses pembangunan pasti tidak bisa lepas dari transportasi. Jika transportasi bisa berjalan dengan baik, maka proses pembangunan pun akan berjalan dengan baik. Karena untuk melakukan pembangunan pasti dibutuhkan aksesibilitas untuk ke lokasi tempat pembangunan. Dengan aksesibilitas yang mudah maka pembangunan tersebut juga akan mudah selesai.

Transportasi juga memiliki manfaat, diantaranya manfaat sosial, yaitu untuk kepentingan hubungan sosial, transportasi sangat membantu dalam menyediakan fasilitas dan kemudahan untuk berhubungan antarsesama. Lalu manfaat ekonomi, yaitu transportasi penunjang agar manusia bisa memenuhi kebutuhan hidup, dengan transportasi manusia bisa menuju ke tempat produksi atau tempat pemasaran. Manfaat politik, yaitu transportasi bisa menyatukan Negara Republik Indonesia yang merupakan Negara Kepulauan, sehingga antar

daerah satu dengan yang lain bisa saling terhubung. Dan juga ada manfaat fisik, yaitu transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana penghubung dengan merencanakan pola jaringan jalan yang baik.

### **C. Permasalahan Transportasi**

Permasalahan transportasi di Indonesia yang paling mendasar adalah ketidakseimbangan antara volume moda transportasi dengan kapasitas jalan atau prasarana dasar transportasi. Dan pengelolaan sistem transportasi yang masih kurang. Sehingga permasalahan-permasalahan transportasi yang ada di Indonesia masih belum bisa diatasi. Yang terjadi di Indonesia adalah kemacetan. Kemacetan seolah menjadi sesuatu yang biasa di dalam kehidupan perkotaan. Karena kemacetan, banyak hal yang menjadi kerugian manusia dalam hidupnya. Misalnya banyaknya penundaan dalam melaksanakan aktivitas.

Banyak hal yang menjadi penyebab terjadinya kemacetan tersebut. Seperti buruknya sistem transportasi, karena pengelolaan sistem transportasi yang kurang maksimal dan kurang baik menyebabkan terjadinya permasalahan transportasi. Dan juga tingginya mobilitas manusia yang kurang diimbangi dengan perbaikan sistem transportasi juga menjadi penyebab terjadinya kemacetan. Lalu kurangnya kontrol dari pemerintah tentang penyelenggaraan transportasi menyebabkan sistem transportasi menjadi tidak terkendali. Padahal pemerintah sudah membuat peraturan atau undang-undang yang mengatur tentang transportasi, tetapi karena kurang dikontrol menyebabkan hanya pelanggaran-pelanggaran peraturan yang terjadi.

Pelanggaran-pelanggaran ini semata juga bukan salah masyarakat itu sendiri, tetapi juga karena aparat penegak peraturan tersebut juga tidak bisa melaksanakan kewajiban dalam menerapkan peraturan tersebut kepada masyarakat. Padahal apabila peraturan ini dilaksanakan dengan baik, maka masalah-masalah transportasi sedikit demi sedikit akan bisa diatasi karena kesadaran masyarakat dan penegak peraturan sudah tumbuh untuk meningkatkan kualitas sistem transportasi tersebut.

Pemerintah harusnya memang bisa membuat sistem transportasi yang bisa mengakomodir seluruh lapisan masyarakat. Seperti membangun pedestrian yang nyaman untuk pejalan kaki. Karena pedestrian sebenarnya bisa menekan angka ketergantungan manusia untuk menggunakan moda transportasi. Dengan nyamannya pedestrian, masyarakat akan lebih senang berjalan kaki untuk menempuh jarak yang tidak terlalu jauh. Tetapi dalam kenyataannya tempat pedestrian atau trotoar tidak efektif untuk pejalan kaki. Yang terjadi adalah trotoar saat ini banyak dijadikan sebagai tempat pedagang kaki lima. Yang juga mengakibatkan kurang nyamannya pejalan kaki apabila ingin berjalan di trotoar.

Selain membangun pedestrian, pemerintah juga bisa mengoptimalkan transportasi umum. Dengan mengoptimalkan transportasi umum, masalah-masalah transportasi seperti kemacetan akan bisa ditekan. Karena penggunaan transportasi pribadi akan menurun dan lebih banyak beralih ke transportasi umum. Contohnya busway di Jakarta, memang bisa menekan angka kemacetan di Jakarta meskipun tidak maksimal. Tetapi dalam kenyataannya, transportasi umum belum bisa optimal

karena pengelolaan yang kurang dan juga keamanan dan kenyamanan pengguna transportasi umum memang masih kurang.

Untuk menangani masalah-masalah transportasi di perkotaan, hal-hal yang bisa dilakukan antara lain:

1. Mengubah teknologi transportasi
2. Mengubah teknologi informasi
3. Mengubah ciri kendaraan
4. Mengubah ciri ruas jalan
5. Mengubah konfigurasi jaringan transportasi
6. Mengubah kebijakan kelembagaan
7. Mengubah perilaku perjalanan
8. Mengubah pilihan kegiatan

Perencanaan transportasi yang paling bisa dilakukan adalah dengan perencanaan empat tahap, yaitu:

1. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Trip Generation)
2. Distribusi Pergerakan Lalu Lintas (Trip Distribution)
3. Pemilihan Moda (Modal choice/Modal Split)
4. Pembebanan Lalu Lintas (Trip Assignment)

#### **D. Tata Guna Lahan dan Transportasi**

Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu *landuse transport system*. Agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik

pula. Sistem transportasi yang mengalami kemacetan tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya, transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia atau tidak termanfaatkan.

Perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus pergerakan sehingga menyebabkan peningkatan kebutuhan sistem jaringan dan sarana transportasi (Meyer dan Miller, 1984:63). Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan maka akan semakin tinggi tingkat pergerakan yang dihasilkan. Penggunaan lahan untuk fasilitas transportasi cenderung mendekati jalur transportasi orang dan barang sehingga jaringan transportasi dapat mudah dijangkau dari kawasan permukiman, tempat bekerja dan fasilitas pendidikan.

Perubahan guna lahan pada perkotaan mempengaruhi pola persebaran permintaan pergerakan. Perubahan guna lahan akan berpengaruh terhadap peningkatan bangkitan dan tarikan perjalanan yang pada akhirnya akan menimbulkan peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana transportasi.

Faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan untuk manusia antara lain: pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga, nilai lahan, kepadatan daerah permukiman, dan aksesibilitas. Faktor penarik pergerakan manusia yaitu lapangan pekerjaan, pertokoan, perkantoran, kegiatan industri, dan lokasi komersial. Bangkitan dan tarikan pergerakan untuk barang hanya sebagian kecil sekitar 20% dari keseluruhan pergerakan yang terjadi (Morlok, 1995)



## **E. Pasar**

### **1. Pengertian Pasar**

Pasar adalah salah satu dari berbagai sistem, institusi, prosedur, hubungan sosial dan infrastruktur dimana usaha menjual barang, jasa dan tenaga kerja untuk orang-orang dengan imbalan uang. Barang dan jasa yang dijual menggunakan alat pembayaran yang sah seperti uang fiat. Kegiatan ini merupakan bagian dari perekonomian. Ini adalah pengaturan yang memungkinkan pembeli dan penjual untuk item pertukaran. Persaingan sangat penting dalam pasar, dan memisahkan pasar dari perdagangan. Dua orang mungkin melakukan perdagangan, tetapi dibutuhkan setidaknya tiga orang untuk memiliki pasar, sehingga ada persaingan pada setidaknya satu dari dua belah pihak. Pasar bervariasi dalam ukuran, jangkauan, skala geografis, lokasi jenis dan berbagai komunitas manusia, serta jenis barang dan jasa yang diperdagangkan. Beberapa contoh termasuk pasar petani lokal yang diadakan di alun-alun kota atau tempat parkir, pusat perbelanjaan dan pusat perbelanjaan, mata uang internasional dan pasar komoditas, hukum menciptakan pasar seperti untuk izin polusi, dan pasar ilegal seperti pasar untuk obat-obatan terlarang.

Dalam ilmu ekonomi mainstream, konsep pasar adalah setiap struktur yang memungkinkan pembeli dan penjual untuk menukar jenis barang, jasa dan informasi. Pertukaran barang atau jasa untuk uang adalah transaksi. Pasar peserta terdiri dari semua pembeli dan penjual yang baik yang memengaruhi harga nya.



Pengaruh ini merupakan studi utama ekonomi dan telah melahirkan beberapa teori dan model tentang kekuatan pasar dasar penawaran dan permintaan. Ada dua peran di pasar, pembeli dan penjual. Pasar memfasilitasi perdagangan dan memungkinkan distribusi dan alokasi sumber daya dalam masyarakat. Pasar mengizinkan semua item yang diperdagangkan untuk dievaluasi dan harga. Sebuah pasar muncul lebih atau kurang spontan atau sengaja dibangun oleh interaksi manusia untuk memungkinkan pertukaran hak (kepemilikan) jasa dan barang.

## **2. Klasifikasi Pasar**

### **a. Pasar Tradisional**

Pasar tradisional merupakan tempat bertemunya penjual dan pembeli serta ditandai dengan adanya transaksi penjual pembeli secara langsung dan biasanya ada proses tawar-menawar, bangunan biasanya terdiri dari kios-kios atau gerai, los dan dasaran terbuka yang dibuka oleh penjual maupun suatu pengelola pasar. Kebanyakan menjual kebutuhan sehari-hari seperti bahan-bahan makanan berupa ikan, buah, sayur-sayuran, telur, daging, kain, pakaian barang elektronik, jasa dan lain-lain. Selain itu, ada pula yang menjual kue-kue dan barang-barang lainnya. Pasar seperti ini masih banyak ditemukan di Indonesia, dan umumnya terletak dekat kawasan perumahan agar memudahkan pembeli untuk mencapai pasar. Beberapa pasar tradisional yang "legendaris" antara lain adalah pasar Beringharjo di Yogyakarta, pasar

Klewer di Solo, pasar Johar di Semarang. Pasar tradisional di seluruh Indonesia terus mencoba bertahan menghadapi serangan dari pasar modern.

b. Pasar Modern

Pasar modern tidak banyak berbeda dari pasar tradisional, namun pasar jenis ini penjual dan pembeli tidak bertransaksi secara langsung melainkan pembeli melihat label harga yang tercantum dalam barang (barcode), berada dalam bangunan dan pelayanannya dilakukan secara mandiri (swalayan) atau dilayani oleh pramuniaga. Barang-barang yang dijual, selain bahan makanan seperti; buah, sayuran, daging; sebagian besar barang lainnya yang dijual adalah barang yang dapat bertahan lama. Contoh dari pasar modern adalah *hypermart*, pasar swalayan (*supermarket*), dan minimarket.

### 3. Fungsi Pasar

Pasar sebagai suatu mekanisme yang berlangsung antara konsumen dengan produsen memiliki fungsi sebagai penentu nilai, organisasi produksi, dan distribusi produk.

- a. Pasar sebagai penentu nilai, dapat dilihat dari penentuan harga-harga atas barang dan jasa yang diperdagangkan di pasar.
- b. Pasar sebagai organisasi produksi, di mana barang dan jasa yang ada di pasar harus melalui proses produksi sampai menjadi barang dan jasa yang siap diperdagangkan. Proses produksi yang dipilih dan digunakan harus

merupakan proses produksi yang paling efisien agar barang dan jasa yang dihasilkan dapat bersaing dengan barang dan jasa hasil produksi produsen lain dan memperoleh laba yang diinginkan.

- c. Pasar sebagai distribusi produk, di mana barang dan jasa sebagai hasil dari proses produksi dapat diperoleh konsumen di pasar. Konsumen dapat menemukan dan memperoleh barang dan jasa yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhannya di pasar.

#### **F. Pengertian Kemacetan**

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan dan kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian.

Jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat ( Ofyar Z Tamin, 2000 ).

Lalu-lintas tergantung kepada kapasitas jalan, banyaknya lalu-lintas yang ingin bergerak, tetapi kalau kapasitas jalan tidak dapat menampung, maka lalu-lintas yang ada akan terhambat dan akan mengalir sesuai dengan kapasitas jaringan jalan maksimum (Budi D.Sinulingga, 1999).

Kemacetan lalu lintas pada ruas jalan raya terjadi saat arus kendaraan lalu lintas meningkat seiring bertambahnya permintaan perjalanan pada suatu periode tertentu serta jumlah pemakai jalan melebihi dari kapasitas yang ada (Meyer et al, 1984).

### **G. Jaringan Jalan**

Jaringan Jalan adalah satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan Jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkis. Sedang sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis.

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 5, peran jalan dibagi menjadi 3, yaitu:

1. Sebagai prasarana transportasi : mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, lingkungan hidup, politik, hankam, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
2. Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa : merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
3. Merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan : menghubungkan dan mengikat seluruh Wilayah Republik Indonesia. Adapun sistem jaringan jalan yaitu :

## 1. Sistem Jaringan Jalan Primer

Jaringan Jalan Primer adalah sistem jaringan jalan yang disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional, yang menghubungkan simpul-simpul jasa distribusi [PP RI No. 26 Tahun 1985]. Simpul-simpul Jasa Distribusi adalah pusat-pusat kegiatan yang mempunyai jangkauan pelayanan nasional, wilayah, dan lokal.

Jaringan Jalan Primer yaitu jaringan jalan yang menghubungkan secara terus menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal, dan pusat kegiatan di bawahnya sampai ke persil dalam satu satuan wilayah pengembangan. Adapun jenis-jenis dari Sistem Jaringan Jalan Primer adalah :

- a. Jalan Arteri Primer yaitu jalan yang secara efisien menghubungkan antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.
- b. Jalan Kolektor Primer yaitu jalan yang secara efisien menghubungkan antar pusat kegiatan wilayah atau menghubungkan antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.
- c. Jalan Lokal Primer yaitu jalan yang secara efisien menghubungkan pusat kegiatan nasional dengan persil atau pusat kegiatan wilayah dengan persil

atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lokal, pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan di bawahnya, pusat kegiatan lokal dengan persil, atau pusat kegiatan di bawahnya sampai persil.

## 2. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sistem Jaringan Jalan Sekunder adalah sistem jaringan jalan yang disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang kota yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan. Adapun jenis-jenis dari Sistem Jaringan Jalan Sekunder adalah :

- a. Jalan Arteri Sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
- b. Jalan Kolektor Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
- c. Jalan Lokal Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke

perumahan. Secara konsep kegiatan, skema jaringan jalan antar kota dan dalam kota (perkotaan) terdapat kesamaan. Hierarki pusat-pusat kegiatan pada jaringan jalan antar kota berupa kegiatan kota berjenjang, sedangkan pusat-pusat kegiatan pada jaringan jalan perkotaan berupa kegiatan yang bersifat lokal.

#### **H. Volume Lalu Lintas**

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu penumpang tertentu pada suatu ruas jalan tertentu dalam satuan waktu tertentu. Volume lalu lintas rata-rata adalah jumlah kendaraan rata-rata dihitung menurut satu satuan waktu tertentu, bisa harian yang dikatakan sebagai Volume lalu lintas harian rata-rata/LHR atau dalam bahasa Inggris disebut sebagai *Average daily traffic volume* (ADT) atau Volume lalu lintas harian rata-rata tahunan atau dalam bahasa Inggris disebut sebagai *Annual average daily traffic volume* (AADT).

#### **I. Hambatan Samping**

Banyaknya kegiatan samping di jalan sering menimbulkan konflik dengan arus lalu lintas, di antaranya sering menyebabkan kemacetan bahkan sampai terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hambatan samping sangat berpengaruh terhadap kapasitas dan kinerja jalan perkotaan terutama bagi pejalan kaki, kendaraan yang berhenti, kendaraan lambat (becak, sepeda dan sejenisnya), dan kendaraan keluar masuk.

Menurut MKJI (1997:5-39), hambatan samping disebabkan oleh empat jenis kejadian yang masing-masing memiliki bobot pengaruh yang berbeda



terhadap kapasitas, yaitu pejalan kaki (bobot 0.5), kendaraan parkir/berhenti (bobot 1.0), kendaraan keluar masuk dari atau ke sisi jalan (bobot 0.7), dan kendaraan bergerak lambat (bobot 0.4). frekuensi tiap kejadian hambatan samping di catat dalam rentang 200 meter di kiri dan kanan jalan yang diamati kemudian di kalikan dengan bobotnya masing-masing. Frekuensi kejadian terbobot akan menentukan kelas hambatan samping.

Tingkatan hambatan samping dikelompokkan dalam lima kelas, dari kelas rendah sampai kelas tinggi sebagai fungsi dan kejadian hambatan samping di sepanjang jalan yang diamati. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1 berikut :

**Tabel 2.1**  
**Klasifikasi Gangguan Samping Untuk Jalan Perkotaan**

<b>Kelas Gangguan Samping</b>	<b>Jumlah Gangguan per 200 Meter/Jam (dua arah)</b>	<b>Kondisi Tipikal</b>
Sangat Rendah	< 100	Permukiman
Rendah	100 > 299	Permukiman, Beberapa Transportasi Umum
Sedang	300 – 499	Daerah Industri Dengan Beberapa Toko di Pinggir Jalan
Tinggi	500 – 899	Daerah Komersial, Aktivitas



		Pinggir Jalan Tinggi
Sangat Tinggi	> 900	Daerah Komersial Dengan Aktivitas Perbelanjaan di Pinggir Jalan

*Sumber : MKJI, 1997 (5-53)*

## **J. Kapasitas Ruas Jalan**

Kapasitas adalah suatu ruas jalan dalam sistem jalan raya adalah jumlah kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan yang cukup untuk melewati ruas jalan tersebut dalam periode waktu tertentu dan dibawah kondisi jalan dan lalu lintas yang umum.

Faktor-faktor yang berpengaruh pada kapasitas ruas jalan antara lain :

- a. Faktor jalan, meliputi: lebar lajur, bahu jalan median, kondisi permukaan jalan, dan lain-lain.
- b. Faktor lalu lintas, meliputi : komposisi lalu lintas, volume, distribusi lajur, dan gangguan lalu lintas, adanya kendaraan tidak bermotor, gangguan samping dan lain-lain.
- c. Faktor lingkungan, meliputi : pejalan kaki, pengendara sepeda, binatang yang menyeberang dan sebagainya.

Menurut Tamin (2000:62), persamaan umum untuk menghitung kapasitas suatu ruas jalan dapat digunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Kapasitas dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp) persamaan untuk menentukan kapasitas ruas jalan adalah sebagai berikut :

$$C = C_o \times F_{cw} \times F_{csp} \times F_{Csf} \times F_{Ccs}$$

Dimana :  $C$  = kapasitas jalan (smp/jam)

$C_o$  = kapasitas dasar (smp/jam)

$F_{cw}$  = faktor penyesuaian lebar jalan

$F_{Csp}$  = faktor penyesuaian pemisah arah

$F_{Csf}$  = faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan

$F_{Ccs}$  = faktor penyesuaian ukuran

Di bawah ini dilampirkan beberapa tabel yang mendukung penghitungan kapasitas jalan berdasarkan *Indonesia Highway Capacity Manual* (IHCM) sebagai berikut:

**Tabel 2.2**  
**Kapasitas Dasar Jalan ( $C_o$ )**

Tipe Jalan Kota	Kapasitas Dasar Jalan ( $C_o$ )	Keterangan
4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah	1650	Perlajur
4 lajur tanpa pembatas median	1500	Perlajur
2 lajur tanpa pembatas median	2900	Kedua Arah

Sumber : MKJI Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996

**Tabel 2.3**  
**Faktor Penyesuaian Lebar Jalan (FCw)**

<b>Tipe Jalan</b>	<b>Lebar Jalan Efektif (m)</b>	<b>Fcw</b>	<b>Keterangan</b>
4 lajur dipisah atau jalan satu arah	3.00	0,92	Perlajur
	3.25	0,96	
	3.50	1,00	
	3.75	1,04	
	4.00	1,08	
4 lajur tak dipisah	3.00	0,91	Perlajur
	3.25	0,95	
	3.50	1,00	
	3.70	1,05	
	4.99	1,09	
2 lajur tak dipisah	5	0,56	Kedua arah
	6	0,87	
	7	1,00	
	8	1,14	
	9	1,25	
	10	1,29	
	11	1,34	

Sumber : MKJI Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996

**Tabel 2.4**  
**Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisahan Arah (FCsp)**

<b>Pemisahan Arah %-%</b>		<b>50-50</b>	<b>55-45</b>	<b>60-40</b>	<b>65-35</b>	<b>70-30</b>
FCsp	2-lajur 2-arah tanpa pembatas median (2/2 UD)	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	4- lajur 2-arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber : MKJI, 1997 (5-52)

**Tabel 2.5**  
**Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Gangguan Samping ( $FC_{SF}$ )**  
**Untuk Jalan Yang Mempunyai Bahu Jalan**

Tipe Jalan	Kelas Gangguan Samping	Faktor Koreksi Akibat Gangguan Samping Dan Lebar Bahu Jalan			
		Lebar bahu jalan efektif			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4 lajur 2 arah pembatas median (4/2 D)	Sangat rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	Sangat tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
4 lajur 2 arah tanpa pembatas median (4/2 UD)	Sangat rendah	0,96	0,99	1,01	1,03
	Rendah	0,94	0,97	1,00	1,02
	Sedang	0,92	0,95	0,98	1,00
	Tinggi	0,87	0,91	0,94	0,98
	Sangat tinggi	0,80	0,86	0,90	0,95
2-lajur 2-arah tanpa pembatas median (2/2 UD) atau jalan satu arah	Sangat rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Rendah	0,92	0,94	0,97	1,00
	Sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : MKJI, 1997 (5-55)

**Tabel 2.6**  
**Faktor Penyesuaian Ukuran Kota ( $FC_c$ )**

Ukuran Kota (jumlah penduduk )	$FC_c$
$< 0,1$	0,86
0,1-0,5	0,90
0,5-0,1	0,94
1,0-3,0	1,00
$> 3,0$	1,04

Sumber : MKJI, 1997 (5-55)

## K. Tingkat Pelayanan

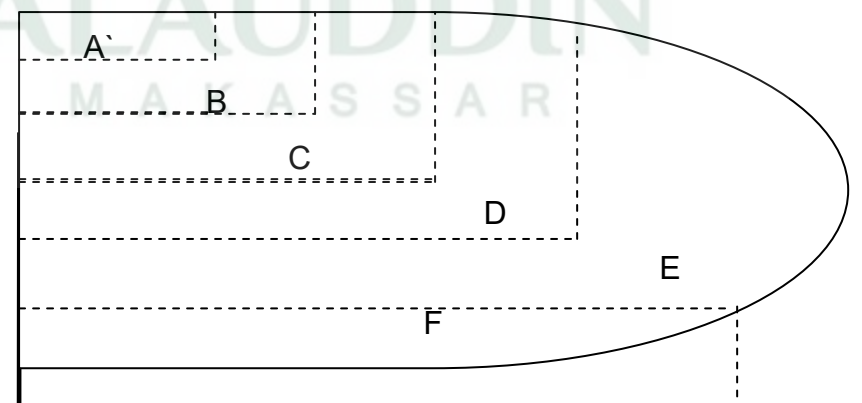
Tingkat pelayanan menyatakan tingkat kualitas arus lalu lintas yang sesungguhnya terjadi. Tingkat ini dinilai oleh pengemudi dan penumpang berdasarkan tingkat kemudahan dan kenyamanan pengemudi. Penilaian kenyamanan mengemudi dilakukan berdasarkan kebebasan memilih kecepatan dan kebebasan bergerak.

Menurut Tamin (2002) terdapat dua definisi tentang tingkat pelayanan suatu ruas jalan yaitu tingkat pelayanan tergantung arus dan tergantung fasilitas jalan.

- a. Tingkat pelayanan tergantung arus, Tingkat pelayanan ini berkaitan dengan kecepatan operasi, yang tergantung pada perbandingan arus dengan kapasitas. Tingkat pelayanan yang berdasarkan arus lalu lintas mempunyai 6 buah tingkat pelayanan dan diilustrasikan pada gambar dibawah ini:

**Gambar 2.1**

### Tingkat Pelayanan Jalan Tergantung Arus

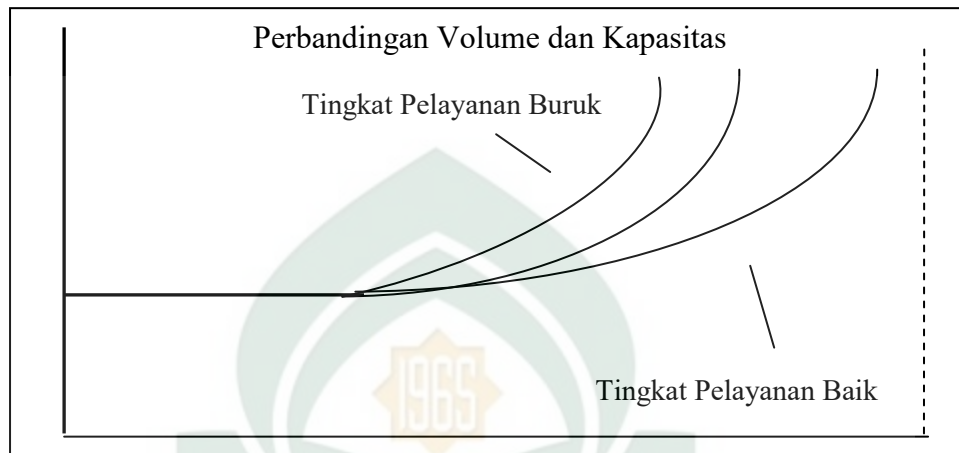


Sumber : Ofyar Z. Tamin hal. 47

Keterangan :

- 1). Tingkat pelayanan A menunjukkan arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki.
  - 2). Tingkat pelayanan B menunjukkan arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas, volume pelayanan yang dipakai untuk disain jalan keluar kota atau jalan antar kota
  - 3). Tingkat pelayanan C menunjukkan arus stabil, kecepatan dikontrol oleh lalu lintas, volume pelayanan yang dipakai untuk disain jalan perkotaan.
  - 4). Tingkat pelayanan D menunjukkan mendekati arus tidak stabil atau arus mulai tidak stabil.
  - 5). Tingkat pelayanan E menunjukkan arus yang tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas.
  - 6). Tingkat pelayanan F menunjukkan arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume lebih besar daripada kapasitas, menimbulkan antrian kendaraan yang lebih panjang.
- b. Tingkat pelayanan tergantung fasilitas jalan, Tingkat pelayanan ini tergantung pada fasilitas jalan, bukan arusnya. Jalan bebas hambatan mempunyai tingkat pelayanan yang tinggi, sedangkan jalan yang sempit mempunyai tingkat pelayanan yang rendah. Hal ini dapat diilustrasikan pada gambar berikut ini :

**Gambar 2.2**  
**Perbandingan Tingkat Pelayanan Aktual**  
**Dengan Waktu Perjalanan Kondisi Area Bebas**



Sumber : Ofyar Z. Tamin hal. 47

Perbandingan tersebut dapat memberikan perbandingan yang jelas akan keberadaan fasilitas jalan yang menjadi pendukung aktivitas masyarakat. Semua sektor kegiatan yang berkaitan dengan fasilitas jalan akan mendapatkan keterangan akan bagaimana fungsi sebuah jalan. Berdasarkan gambar tersebut maka dapat kita gambarkan juga keterangan yang akan menjelaskan bagaimana *level of service* atau indeks Tingkat Pelayanan Jalan (ITP) berdasarkan arus bebas dan tingkat kejenuhan lalu lintas. Indeks tingkat pelayanan jalan dapat di gambarkan dalam bentuk tabel berikut:



**Tabel 2.7**  
**Indeks Tingkat Pelayanan Jalan ( ITP) Berdasarkan**  
**Arus Bebas Dan Tingkat Kejenuhan Lalu Lintas**

<b>Tingkat Pelayanan Jalan</b>	<b>Kecepatan Rata-Rata</b>	<b>Derajat Kejenuhan</b>	<b>Keterangan</b>
<b>A</b>	$\leq 90$	$\geq 0,35$	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
<b>B</b>	$\leq 70$	$\geq 0,54$	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>C</b>	$\leq 50$	$\geq 0,75$	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendraan lain semakin besar.
<b>D</b>	$\leq 40$	$\geq 0,93$	Kondisi arus lalu lintas mendekati tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan yang timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil.
<b>E</b>	$\leq 33$	$\geq 1,00$	Volume lalu lintas sudah mendekati kapasitas ruang jalan, kecepatan kira-kira lebih rendah dari 40 Km/Jam. Pergerakan lalulintas kadang terhambat.

<b>F</b>	$\leq 33$	$\leq 1,00$	Arus lalu lintas berada dalam keadaan dipaksakan, kecepatan relatif rendah arus lalu lintas sering berhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan yang lebih panjang.
----------	-----------	-------------	--

*Sumber : Tamin, 2000; 54*

## **L. Regresi**

Regresi adalah suatu metode analisis statistik yang digunakan untuk melihat pengaruh antara dua atau lebih variabel. Hubungan variabel tersebut bersifat fungsional yang diwujudkan dalam suatu model matematis. Pada analisis regresi, variabel dibedakan menjadi dua bagian, yaitu variabel respons (response variable) atau biasa juga disebut variabel bergantung (dependent variable) dan variabel explanory atau biasa disebut penduga (predictor variable) atau disebut juga variabel bebas (independent variabel). Jenis-jenis regresi terbagi menjadi beberapa jenis, yaitu regresi sederhana (linier sederhana dan nonlinier sederhana) dan regresi berganda (linier berganda atau nonlinier berganda).

Analisis regresi digunakan hampir pada semua bidang kehidupan, baik dalam bidang pertanian, ekonomi dan keuangan, industri dan ketenagakerjaan, sejarah, pemerintahan, ilmu lingkungan, dan sebagainya. Kegunaan analisis regresi di antaranya untuk mengetahui variabel-variabel kunci yang memiliki pengaruh terhadap suatu variabel bergantung, pemodelan, serta pendugaan (estimation) atau peramalan (forecasting). Adapun tahap-tahap dalam melakukan analisis regresi, meliputi perumusan permasalahan, penyeleksian variabel pontensial yang relevan,

pengumpulan data, spesifikasi model, pemilihan metode yang tepat, model fitting, validasi model dan penerapan model terpilih untuk penyelesaian permasalahan

#### **M. Aksesibilitas dan Mobilitas**

Hubungan antara sistem tata guna lahan dengan sistem transportasi, dimana sistem tata guna lahan yang terbentuk karena kebijakan pemerintah suatu wilayah dan bagaimana sistem transportasi melayani, akan memberikan tingkat kemudahan tertentu bagi berbagi zona (tata guna lahan) yang ada di wilayah tertentu untuk saling berhubungan, selanjutnya akan terjadi mobilitas yang tinggi antara petak-petak lahan tersebut. Itu berarti tingkat kemudahan (akses) dapat mempengaruhi mobilitas (pergerakan). Adapun ciri-ciri pergerakan adalah sebagai berikut :

Ciri pergerakan dibedakan menjadi 2 yaitu :

1. Ciri pergerakan tidak spasial, adalah semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial, seperti ;
  - a). Sebab terjadinya pergerakan, sebab terjadinya pergerakan dapat di kelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan dan agama. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 2.8**  
**Klasifikasi Pergerakan Orang Di Perkotaan**  
**Berdasarkan Maksud Pergerakan**

Aktivitas	Klasifikasi Perjalanan	Keterangan
1. Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja  Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerjaan termasuk : a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi di klasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum dan kesejahteraan termasuk disini.
2.Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan
3. Pendidikan	1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun . di Negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk
4. Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi	Mungunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur

5. kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit di bedakan
---------------	---	---

Sumber: LPM-ITB (1996,1997ac)

- b). waktu terjadinya pergerakan, sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Dengan demikian waktu perjalanan sangat tergantung pada maksud perjalanan. Perjalanan ke Tempat kerja atau perjalanan dengan maksud bekerja biasanya merupakan perjalanan yang dominan.
- c). Jenis sarana angkutan yang digunakan, dalam melakukan perjalanan, orang biasanya dihadapkan pada pilihan jenis angkutan seperti mobil, angkutan umum, pesawat terbang atau kereta api. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan orang mempertimbangkan berbagai faktor yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.
2. Ciri pergerakan spasial, perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas di tempat yang berbeda dengan daerah mereka tinggal.<sup>1</sup> Artinya keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan. Ciri perjalanan spasial yaitu :

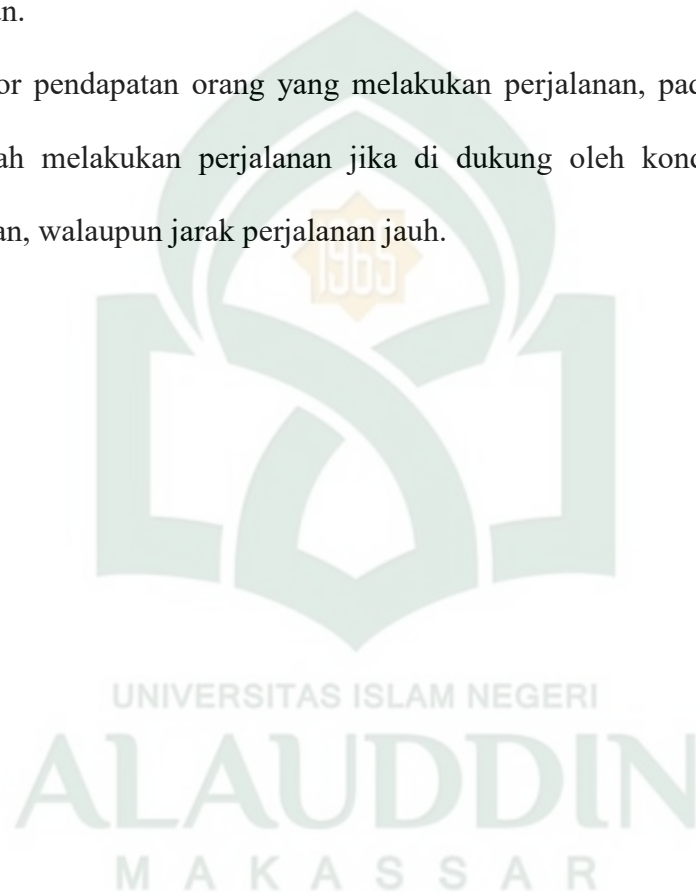
- a). Pola perjalanan orang, perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang.
- b). Pola perjalanan barang, berbeda dengan pola perjalanan orang, pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian (produksi), selain itu pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.

Menurut Black (1981), aksesibilitas merupakan konsep yang menggabungkan sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan yang menimbulkan zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana dan sarana angkutan.

Adapun faktor-faktor yang menentukan tinggi rendahnya akses adalah :

1. Faktor waktu tempuh, faktor ini sangat ditentukan oleh ketersediaan prasarana transportasi dan sarana transportasi yang dapat diandalkan
2. Faktor biaya atau ongkos perjalanan, biaya perjalanan ikut berperan dalam menentukan mudah tidaknya tempat tujuan tercapai, karena ongkos perjalanan yang tidak terjangkau mengakibatkan orang (terutama kalangan ekonomi bawah) enggan atau bahkan tidak mau melakukan perjalanan.

3. Faktor intensitas kepadatan guna lahan, padatnya kegiatan pada suatu petak lahan yang telah diisi dengan berbagai macam kegiatan, akan berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut, dan secara tidak langsung hal tersebut akan mempertinggi tingkat kemudahan pencapaian tujuan.
4. Faktor pendapatan orang yang melakukan perjalanan, pada umumnya orang mudah melakukan perjalanan jika di dukung oleh kondisi ekonomi yang mapan, walaupun jarak perjalanan jauh.





Tabel 2.9 Penelitian Terdahulu Yang Relevan

No	Judul	Rumusan Masalah	Tujuan	Metodologi Penelitian		Hasil
				Wilayah	Metode Analisis	
1	<b>Hukmia, ST,</b> Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan, Kota Makassar	Bagaimana pengaruh aktivitas komersial terhadap lalu lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan	Mengidentifikasi bagaimana pengaruh aktivitas komersial terhadap lalu lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan.	Kecamatan Tamalanrea yaitu di Kelurahan Tamalanrea Indah, Kelurahan Tamalanrea Jaya, dan Kelurahan Tamalanrea Kota Makassar	Analisis Kinerja Ruas Jalan, Analisis Uji Korelasi	1. Pengaturan manajemen lalu lintas untuk memperlancar pergerakan lalu lintas 2. Perlu adanya angkutan umum massal
2	<b>Arief Subeci Widodo,</b> Analisis Dampak Lalu Lintas Pada Pusat Perbelanjaan di Tinjau dari Tarikan Perjalanan ( <i>Studi Kasus: Pacific Mall Tegal</i> ). Univ. Diponegoro Semarang	Kemacetan yang terjadi akibat adanya pusat perbelanjaan Pacific Mall.	1. Memprediksi tarikan yang terjadi akibat adanya pacific mall. 2. Mengukur kinerja lalu lintas pada ruas jalan yang diperkirakan terpengaruh.	Pacific Mall, Tegal	1. Analisis Tarikan Lalu Lintas 2. Analisis Kinerja Ruas Jalan	1. Pengembangan suatu kawasan terintegrasi dengan perencanaan jaringan transportasi kawasan. 2. Pemindahan para pedagang yang ada di pinggir jalan. buatan halte

3	<p><b>Yaris Bohoh, Achmad Wicaksono &amp; Hendi Bowoputro,</b></p> <p>Kajian Dampak Lalu Lintas Akibat Pemindahan Pasar di Malinau.</p> <p>Jurnal Rekayasa Sipil, Universitas Brawijaya, 2006</p>	<p>Menurunnya Tingkat Pelayanan pada Wilayah yang Terpengaruh (Level of Service)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengetahui model tarikan pasar malinau lama.</li> <li>2. Mengetahuivaliditas model dan kondisi pasar malinau setelah dipindah.</li> <li>3. Mengetahui dampak lalu lintas akibat pemindahan pasar malinau.</li> </ol>	<p>Pasar Malinau, Kalimantan</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisis Korelasi.</li> <li>2. Analisis Regresi.</li> <li>3. Analisis Kinerja Lalu Lintas.</li> <li>4. Analisis Sensitifitas &amp; Manajemen Lalu Lintas</li> </ol>	<p>Peningkatan tingkat pelayanan prasarana jalan (Kapasitas jalan) dan pelayanan angkutan umum.</p>
4	<p><b>Hayu Rahayu, Misi H. Wijaya, Bagus Hario Setiadji, &amp; Wahyudi Kushardojo,</b></p> <p>Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Pembangunan Best Western Star Hotel &amp; Star Apartement Semarang Terhadap Kinerja Jaringan Jalan Sekitar.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Permasalah-an Lalu Lintas akibat Bangunan Hoter dan Apartemen.</li> <li>2. Penurunan Kinerja Ruas Jalan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengidentifikasi dampak dari keberadaan hotel dan apartemen pada lokasi studi.</li> <li>2. Mengetahui Kinerja Lalu Lintas pada ruas Jalan yang terpengaruh.</li> </ol>	<p>Jl. MT. Haryono, Semarang</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisis Kinerja Lalu Lintas.</li> <li>2. Analisis MKJI</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan Kinerja Ruas Jalan.</li> <li>2. Perubahan Manajemen Lalu Lintas pada Jalan MT. Haryono (1 Arah).</li> </ol>

### **BAB III**

## **METODE PENELITIAN**

### **A. Jenis Penelitian**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini dibagi atas dua jenis data yaitu :

- a. Data Kualitatif adalah data yang berhubungan dengan kategorisasi, karakteristik berwujud pernyataan atau berupa kata-kata. Data yang dimaksud berupa letak administrasi, kondisi prasarana dan sarana transportasi, dan penggunaan lahan di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Somba Opu Kelurahan Sungguminasa Kabupaten Gowa.
- b. Data Kuantitatif adalah data yang berupa angka atau numerik yang bisa diolah dengan menggunakan metode perhitungan yang sederhana. Data ini meliputi data-data tabulasi, data angka sebagai bahan pembandingan maupun bahan rujukan dan menganalisis secara deskriptif.

### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

#### **1. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini berlokasi di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Somba Opu Kelurahan Sungguminasa Kabupaten Gowa Provinsi Sulawesi Selatan.

Pemilihan lokasi didasarkan atas pertimbangan sebagai berikut :

- a. Seringnya terjadi pemanfaatan ruas jalan sebagai tempat parkir sehingga mengurangi kapasitas ruas jalan.

- b. Maraknya gangguan hambatan samping di koridor jalan sehingga membuat arus lalu lintas menjadi macet.

## **2. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan selama 2 bulan yang dimulai dari bulan Juni hingga bulan Juli 2016

## **C. Jenis dan Sumber Data**

### **1. Jenis Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini dibagi atas dua jenis data yaitu:

- a. Data Kualitatif adalah data yang berhubungan dengan kategorisasi, karakteristik berwujud pernyataan atau berupa kata-kata. Data yang dimaksud berupa letak administrasi, kondisi prasarana dan sarana transportasi, dan penggunaan lahan di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Somba Opu Kelurahan Sungguminasa Kabupaten Gowa.
- b. Data Kuantitatif adalah data yang berupa angka atau numerik yang bisa diolah dengan menggunakan metode perhitungan yang sederhana. Data ini meliputi data-data tabulasi, data angka sebagai bahan pembandingan maupun bahan rujukan dan menganalisis secara deskriptif.

## 2. Sumber Data

Menurut sumbernya data terbagi atas dua yaitu :

### a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh melalui observasi lapangan atau pengamatan langsung objek penelitian. Jenis data yang dimaksud yaitu penggunaan lahan, kapasitas ruas jalan, hambatan samping, lebar panjang jalan, bangkitan pergerakan, intensitas pengunjung dan luas lantai bangunan.

### b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh pada instansi terkait guna mengetahui data kuantitatif objek penelitian jenis data yang dimaksud adalah data geografi wilayah/administrasi, jumlah penduduk, penggunaan lahan, prasarana dan sarana transportasi, jumlah fasilitas perdagangan di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Somba Opu Kelurahan Sungguminasa Kabupaten Gowa.

## D. Variabel Penelitian

Variabel dapat diartikan sebagai ciri dari individu, objek, gejala, yang dapat diukur secara kuantitatif ataupun kualitatif. variabel dipakai dalam proses identifikasi, ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variabel penelitian yang akan digunakan. Adapun variabel yang akan digunakan pada penelitian ini adalah :

1. Penggunaan Lahan
2. Kapasitas Ruas Jalan
3. Intensitas Pengunjung
4. Lantai Bangunan
5. Bangkitan Pergerakan

## **E. Populasi dan Sampel**

### **1. Populasi**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

### **2. Sampel**

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Berdasarkan pertimbangan, maka sampel penelitian ini adalah jumlah kendaraan yang melintas di lokasi tersebut dan perhitungan dilakukan dalam dua hari yaitu pada hari kerja dan akhir pekan. Adapun pertimbangan untuk pengambilan sampel yaitu sebagai berikut :

- a. Sampel waktu (hari) yang diambil dapat mewakili kondisi (hari kerja dan hari libur/akhir pekan) dalam satu minggu.
- b. Sampel waktu (jam) yang diambil dapat mewakili jam puncak harian

## **F. Metode Pengumpulan Data**

### **1. Observasi Lapangan**

Teknik Observasi yaitu pencarian data dengan mengidentifikasi data melalui pengukuran serta pengambilan data secara langsung di Lapangan. Kegiatan observasi dilakukan secara sistematis untuk menjajaki masalah dalam penelitian serta bersifat eksplorasi.

### **2. Survey Instansi**

Survey instansi, yaitu pengumpulan data melalui instansi terkait guna mendapatkan data kualitatif dan data kuantitatif obyek studi.

### **3. Wawancara**

Metode ini dilakukan dengan cara melakukan wawancara dan diskusi langsung kepada pemerintah setempat, tokoh masyarakat dan instansi terkait.

## **G. Metode Analisis Data**

Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini, maka metode analisis yang akan digunakan yaitu :

### **1. Analisis Kinerja Ruas Jalan**

#### **a. Volume Lalu Lintas**

$$V = \frac{n}{T}$$

Dimana :

V = volume lalu lintas yang melewati suatu titik (smp/jam)

n = jumlah kendaraan yang melewati suatu jalan (smp/jam)



T = waktu pengamatan.

b. Kapasitas Ruas Jalan

$$C = C_o \times F_{cw} \times F_{csp} \times F_{csf} \times F_{ccs}$$

Dimana :

C = kapasitas jalan (smp/jam)

C<sub>o</sub> = kapasitas dasar (smp/jam)

F<sub>cw</sub> = faktor penyesuaian lebar jalan

F<sub>csp</sub> = faktor penyesuaian pemisah arah

F<sub>csf</sub> = faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan

F<sub>ccs</sub> = faktor penyesuaian ukuran

c. Derajat Kejenuhan

$$DS = \frac{Q}{C}$$

Dimana :

DS = Derajat kejenuhan (smp/jam)

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas jalan (smp/jam)

e. Analisis Regresi Berganda

Analisis Regresi Berganda digunakan untuk melihat pengaruh variabel bebas, yaitu orientasi Luas Lantai Dasar Bangunan (X<sub>1</sub>), Luas Lantai Bangunan (X<sub>2</sub>), Intensitas Orang (X<sub>3</sub>) terhadap Bangkitan Pergerakan (Y).

Adapun bentuk persamaaan regresi linear penelitian ini secara umum adalah sebagai berikut:

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Y = Variabel dependen (nilai yang diprediksian)

$X_1, X_2, X_3$  = Variabel independen

a = Konstanta (nilai Y apabila  $X_1, X_2, X_3 \dots X_n = 0$ )

b = Koefisien regresi (nilai peningkatan atau penurunan)

## 2. Analisis Kualitatif

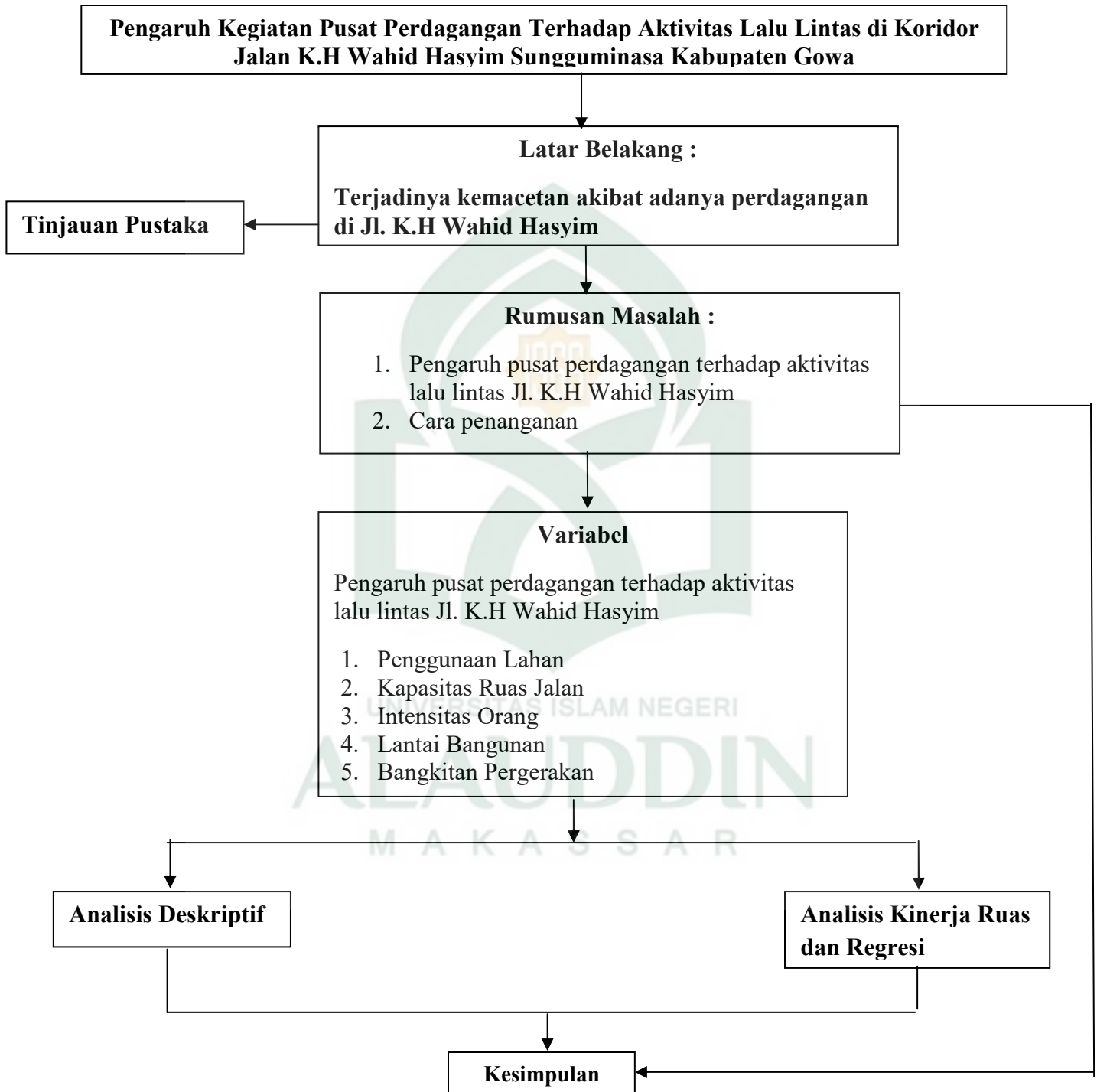
Analisis kualitatif adalah metode analisis yang bersifat deskriptif dengan menggambarkan dan menggunakan secara jelas kondisi atau keadaan yang terjadi di lapangan.

## H. Defenisi Operasional

1. Pengaruh adalah kecenderungan yang terjadi akibat dari dampak yang terjadi dari suatu peristiwa atau kejadian yang berlangsung. Adapun pengaruh yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pengaruh pusat perdagangan terhadap aktivitas lalu lintas di jalan K.H Wahid Hasyim
2. Pasar adalah salah satu dari berbagai sistem, institusi, prosedur, hubungan sosial dan infrastruktur dimana usaha menjual barang, jasa dan tenaga kerja. Adapun pasar yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pasar yang berada tepat di jalan K.H Wahid Hasyim

3. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Macet yang dimaksud dalam penelitian adalah macet yang disebabkan oleh pasar tersebut.
4. Lalu lintas di definisikan lalu lalanganya kendaraan, barang dan manusia pada suatu ruas jalan. Yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kendaran yang melewati Jalan K.H Wahid Hasyim.
5. Kepadatan lalu lintas adalah jumlah rata-rata kendaraan per satuan panjang jalur gerak untuk suatu saat dalam waktu tertentu.

## I. Kerangka Pembahasan



## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum**

Secara geografis Kabupaten Gowa terletak pada posisi 119.3773° Bujur Barat dan 120.0317° Bujur Timur, 5.0829342862° Lintang Utara dan 5.577305437° Lintang Selatan dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Maros;
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Takalar dan Kabupaten Jeneponto;
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Sinjai, Kabupaten Bulukumba dan Kabupaten Bantaeng; dan
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Takalar.

Kabupaten Gowa dengan Ibukota Sungguminasa mempunyai luas 1.883,33 km<sup>2</sup> atau 188,33 Ha (3,01 % dari luas Wilayah Propinsi Sulawesi Selatan) yang terdiri dari 18 kecamatan, 167 desa/kelurahan dengan jumlah penduduk 691.309 jiwa.

Wilayah Kabupaten Gowa sebagian besar merupakan dataran tinggi yaitu sekitar 72,26 persen. Ada 9 wilayah kecamatan yang merupakan dataran tinggi yaitu Parangloe, Manuju, Tinggimoncong, Tomblo Pao, Parigi, Bungaya, Bontolempangan, Tompobulu dan Biringbulu.

Dari total luas Kabupaten Gowa 35,30 persen mempunyai kemiringan tanah di atas 40 derajat, yaitu pada wilayah Kecamatan Parangloe, Tinggimoncong, Bungaya dan Tompobulu.

Kabupaten Gowa dilalui oleh banyak sungai yang cukup besar yaitu ada 15 sungai. Sungai dengan luas daerah aliran yang terbesar adalah Sungai Jeneberang yaitu seluas 881 km<sup>2</sup> dengan panjang 90 km.

Wilayah Kabupaten Gowa terletak pada ketinggian 0 – 2800 m diatas permukaan laut, berada pada jarak  $\pm$  10 Km dari Kota Makassar. Dari segi morfologis Kabupaten Gowa dibagi menjadi 3 wilayah yaitu : morfologi dataran rendah di bagian Barat, perbukitan di tengah dan pegunungan di bagian Timur – Selatan. Kabupaten Gowa beriklim cukup basah dan kering dengan curah hujan rata-rata 1.000 – 4.000 mm. Temperatur relatif tinggi sepanjang tahun, yaitu antara 22<sup>0</sup> - 26<sup>0</sup> pada daerah dataran rendah dan 18<sup>0</sup> - 21<sup>0</sup> pada daerah dataran tinggi.

## **B. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

Kota Sungguminasa sebagai Ibu kota Kabupaten Gowa terbagi atas 3 (tiga) Kecamatan yaitu Kecamatan Somba Opu, sebagian Kecamatan pallangga, dan sebagian Kecamatan Bontomarannu yang mengalirkan arus pergerakan regional dari arah selatan Kota Sungguminasa dimana mempunyai volume lalu lintas yang cukup tinggi dan banyak mengalami perubahan penggunaan lahan.

Salah satu dari pusat perdagangan yang ada di kota Sungguminasa yaitu pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim yang merupakan salah satu pusat perdagangan yang ada di kota Sungguminasa. Dengan adanya pusat perdagangan di kota Sungguminasa maka akan menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas tersebut dan akan menambah volume lalu lintas.

## **C. Karakteristik Penggunaan Lahan**

Karakteristik penggunaan lahan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim meliputi, perdagangan, kesehatan, perkantoran, permukiman dan lain-lain. Fungsi dominan pada jalan K.H Wahid Hasyim adalah fungsi perdagangan. Pola penggunaan lahan pada ruas

jalan tersebut mengalami perkembangan sesuai tuntutan peningkatan pertumbuhan ekonomi dan perkembangan jumlah penduduknya.

Berkembangnya penggunaan lahan di lokasi penelitian di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim menjadi perdagangan atau perniagaan yang berbentuk ruko, yang dapat meningkatkan aktivitas pergerakan yang semakin tinggi, ditambah lagi terdapatnya Pasar Sentral Sungguminasa, sehingga penggunaan lahan yang multi fungsi seperti, kawasan pendidikan, perdagangan, pemukiman dan lain sebagainya yang nantinya akan menjadi magnet terjadinya kemacetan lalu lintas bila tidak ditangani dengan baik.

#### **D. Karakteristik dan Fungsi Jaringan Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

Jaringan jalan merupakan sarana penghubung antar wilayah atau kawasan yang berfungsi sebagai prasarana transportasi, di samping fungsi tersebut jaringan jalan dapat digunakan sebagai transformasi aliran barang dan penumpang yang mempunyai komposisi sebagai pembuka keterhubungan antar kawasan. Dengan demikian kondisi tersebut memerlukan pemikiran dengan penataan jaringan agar tidak terjadi tumpang tindih fungsi setiap jalan.

Hubungan utama antar kawasan internal dan eksternal Kecamatan Somba Opu dilakukan dengan menggunakan transportasi darat dengan dukungan ketersediaan jaringan jalan. Ketersediaan sistem jaringan jalan menurut jenis permukaan di Kecamatan Somba Opu dikategorikan sebagai berikut : aspal/beton, pengerasan dan jalan tanah. Kondisi jaringan jalan menurut jenis permukaan di Kecamatan Somba Opu untuk masing-masing kelurahan umumnya dalam kondisi aspal/hotmix dan sebahagian lokasi menggunakan jalan beton dan aspal. Untuk di koridor jalan K.H Wahid Hasyim jenis jalannya yaitu aspal dengan kondisi baik namun di beberapa titik terdapat kerusakan



## E. Ketersediaan Fasilitas Pelayanan

### 1. Fasilitas Pendidikan

Pelayanan fasilitas pendidikan sangat menentukan mutu dan tingkat pendidikan masyarakat, oleh sebab itu memerlukan ketersediaan pelayanan yang tidak hanya dari segi kuantitas tetapi juga memperhatikan ketersediaan prasarana pendidikan, tenaga pengajar serta kurikulum pendidikan yang disajikan. Fasilitas Pendidikan yang berada di koridor jalan K.H Wahid Hasyim yaitu:



Gambar 4.1 Fasilitas Pendidikan di Koridor K.H Wahid Hasim

### 2. Fasilitas Perdagangan dan Jasa

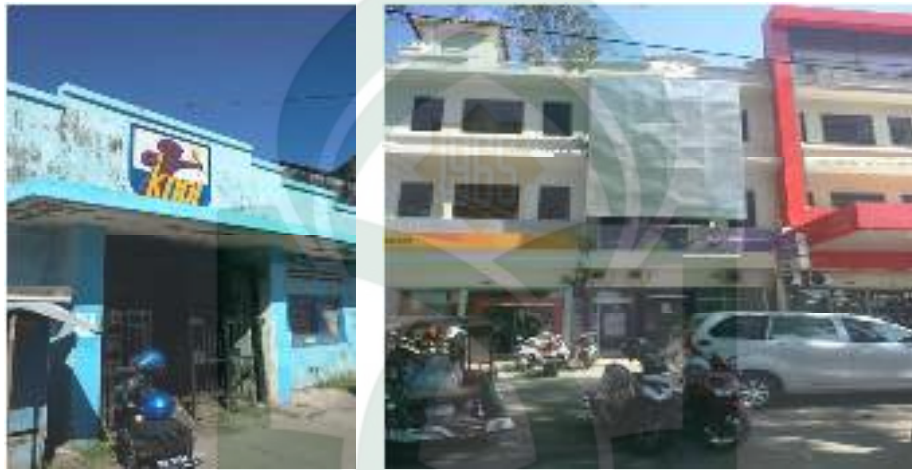
Perdagangan dan jasa mempunyai peranan penting dalam meningkatkan taraf hidup masyarakat Kecamatan Tamalanrea. Keberadaan sektor perdagangan dan jasa memegang peranan penting dalam perputaran ekonomi di dalam suatu wilayah, oleh karena itu peningkatan kegiatan ekonomi perlu ditingkatkan.



Gambar 4.2 Fasilitas Perdagangan dan Jasa di Koridor K.H Wahid Hasim

### 3. Fasilitas Perkantoran

Fasilitas perkantoran merupakan fasilitas penting bagi suatu wilayah. Suatu daerah tidak akan menjalankan tugas-tugas pemerintahannya dengan baik jika tidak memiliki fasilitas perkantoran. Begitupun di koridor jalan K.H Wahid Hasyim harus menyediakan fasilitas perkantoran dan pemerintahan yang memadai bagi wilayahnya. Adapun fasilitas perkantoran yaitu kantor Pegadaian, Bank BRI Syariah, Mandiri Syariah, Danamon, KNPI dll.



Gambar 4.3 Fasilitas Perkantoran di Koridor K.H Wahid Hasim

### F. Kondisi Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim

Arus lalulintas di koridor jalan K.H Wahid Hasyim sering mengalami kemacetan pada jam-jam tertentu seperti di kawasan Pusat Perdagangan Balla' Lompoa dan di Pasar Sentral Sungguminasa dikarenakan banyaknya kendaraan akibat tingginya tarikan dan bangkitan perjalanan ke Kota Makassar, besarnya tingkat hambatan samping pada ruas jalan akibat banyaknya pedagang kaki lima, pejalan kaki, dan gerobak, kendaraan umum (mikrolet) yang berhenti menurunkan atau menunggu penumpang bukan pada tempatnya dan masih kurangnya lahan parkir yang terdapat pada setiap fasilitas yang dibangun di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

Kondisi fisik jaringan jalan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim secara umum dalam kondisi baik, secara langsung pola jaringan jalan utama di koridor jalan K.H Wahid Hasyim menghubungkan kota Makassar dan jenis jaringan jalan yaitu aspal dengan kondisi baik namun di beberapa titik terdapat kerusakan.



Gambar 4.4 Kondisi lalu lintas di koridor jalan K.H Wahid Hasyim

Pengumpulan dan pengolahan data volume lalu lintas di koridor Jalan K.H Wahid Hasyim dari masing-masing jenis kelompok kendaraan dihitung jumlahnya setiap periode pengamatan yaitu periode waktu 60 menit dan diambil pada 3 segmen yaitu jam sibuk 07.00 s/d jam 10.00, jam 13.00 s/d 15.00 dan 16.00 s/d 17.00

Berdasarkan penyesuaian kendaraan terhadap satuan mobil penumpang volume lalu lintas dapat dihitung dengan rumus :

$$Q = \frac{n}{T}$$

Dimana : Q = Volume Lalu Lintas (smp/jam)

n = Jumlah kendaraan yang melewati titik tersebut dalam waktu interval waktu pengamatan

T = Interval waktu pengamatan

Data volume lalu lintas selama masa pengamatan kemudian disusun dalam bentuk tabel dan diambil satu sampel yang dianggap kritis yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.1 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Pedagangan: Columbus)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Sabtu, 26 November 2016	07.00 – 08.00	348	392	32	9	87	392	38,4	7,2	524,6
	08.00 – 09.00	899	551	17	16	224,7	551	20,4	12,8	808,9
	09.00 – 10.00	1.689	462	13	15	442,2	462	15,6	12	931,8
	13.00 – 14.00	1.138	379	69	7	284,5	379	82,8	5,6	751,9
	14.00 – 15.00	964	329	17	9	241	329	20,4	7,2	597,6
	16.00 – 17.00	664	245	21	2	166	245	25,2	1,6	437,8
	17.00 – 18.00	553	392	16	4	133,2	392	19,2	3,2	547,6
	<b>JUMLAH</b>	<b>6.255</b>	<b>2.750</b>	<b>185</b>	<b>62</b>	<b>1.578</b>	<b>2.750</b>	<b>222</b>	<b>49,6</b>	<b>4.600,2</b>
	Rata-rata									657

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.2 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Pendidikan: Metro School)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Sabtu, 26 November 2016	07.00 – 08.00	348	392	32	9	87	392	38,4	7,2	524,6
	08.00 – 09.00	899	551	17	16	224,7	551	20,4	12,8	808,9
	09.00 – 10.00	1.689	462	13	15	442,2	462	15,6	12	931,8
	13.00 – 14.00	1.138	379	69	7	284,5	379	82,8	5,6	751,9
	14.00 – 15.00	964	329	17	9	241	329	20,4	7,2	597,6
	16.00 – 17.00	664	245	21	2	166	245	25,2	1,6	437,8
	17.00 – 18.00	553	392	16	4	133,2	392	19,2	3,2	547,6
	<b>JUMLAH</b>	<b>6.255</b>	<b>2.750</b>	<b>185</b>	<b>62</b>	<b>1.578</b>	<b>2.750</b>	<b>222</b>	<b>49,6</b>	<b>4.600,2</b>
	Rata-rata									657

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.3 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Peribadatab: Mesjid)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Sabtu, 26 November 2016	07.00 – 08.00	226	374	21	7	56,6	374	25,2	5,6	461,4
	08.00 – 09.00	722	521	16	13	180,5	521	19,2	10,4	731,1
	09.00 – 10.00	1.524	493	11	6	381	493	13,2	4,8	892
	13.00 – 14.00	1.289	351	32	13	322,2	351	38,4	10,4	722
	14.00 – 15.00	887	291	14	6	221,7	291	16,8	4,8	534,3
	16.00 – 17.00	548	231	16	4	137	548	19,2	3,2	707,4
	17.00 – 18.00	451	221	13	3	112,7	451	15,6	2,4	581,7
	<b>JUMLAH</b>	<b>5.647</b>	<b>2.482</b>	<b>123</b>	<b>52</b>	<b>1.953</b>	<b>3.029</b>	<b>147</b>	<b>41,6</b>	<b>4.629,9</b>
	Rata-rata									661

Sumber : Hasil Survey 2016



Tabel 4.4 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Perkantoran: BRI)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Sabtu, 26 November 2016	07.00 – 08.00	215	361	16	5	57,7	361	19,2	4	441,9
	08.00 – 09.00	719	519	13	11	179,7	519	15,6	8,8	723,1
	09.00 – 10.00	1.519	482	9	5	379,7	482	10,8	4	876,5
	13.00 – 14.00	1.274	331	27	11	318,5	331	32,4	8,8	690,7
	14.00 – 15.00	865	287	12	6	216,5	287	14,4	4,8	522,7
	16.00 – 17.00	539	225	12	3	134,7	225	14,4	2,4	378,9
	17.00 – 18.00	441	214	12	3	102,7	214	14,4	2,4	333,5
	<b>JUMLAH</b>	<b>5.572</b>	<b>2.419</b>	<b>101</b>	<b>44</b>	<b>1.389</b>	<b>2.419</b>	<b>121</b>	<b>35,2</b>	<b>3.967,3</b>
	Rata-rata									566

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.5 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Jasa: Studio Foto)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Sabtu, 26 November 2016	07.00 – 08.00	16	11	4	3	4	11	4,8	2,4	22,2
	08.00 – 09.00	17	14	5	4	4,2	14	6	3,2	27,4
	09.00 – 10.00	24	12	3	6	6	12	3,6	4,8	26,4
	13.00 – 14.00	31	22	11	3	7,7	22	13,2	2,4	45,3
	14.00 – 15.00	22	17	7	4	5,5	17	8,4	3,2	34,1
	16.00 – 17.00	12	13	7	5	3	13	8,4	4	28,4
	17.00 – 18.00	15	12	11	5	3,7	12	13,2	4	32,9
	<b>JUMLAH</b>	<b>137</b>	<b>101</b>	<b>48</b>	<b>30</b>	<b>34,1</b>	<b>101</b>	<b>57,6</b>	<b>24</b>	<b>216,7</b>
	Rata-rata									30

Sumber : Hasil Survey 2016



Tabel 4.6 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Perdagangan: Columbus)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Minggu, 27 November 2016	07.00 – 08.00	331	343	18	6	82,7	343	21,6	4,8	452,1
	08.00 – 09.00	721	489	13	6	180,2	489	15,6	4,8	689,6
	09.00 – 10.00	725	392	9	7	181,2	392	10,8	5,6	589,6
	13.00 – 14.00	972	221	23	8	243	221	27,6	6,4	498
	14.00 – 15.00	772	229	21	7	193	229	25,2	5,6	452,8
	16.00 – 17.00	553	210	19	4	138,2	210	22,8	3,2	374,2
	17.00 – 18.00	489	351	11	6	122,2	351	13,2	4,8	491,2
	<b>JUMLAH</b>	<b>4.563</b>	<b>2.235</b>	<b>114</b>	<b>44</b>	<b>1.140</b>	<b>2.235</b>	<b>136</b>	<b>35,2</b>	<b>3.547,5</b>
	Rata-rata									506

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.7 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Pendidikan: Metro School)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Minggu, 27 November 2016	07.00 – 08.00	331	343	18	6	82,7	343	21,6	4,8	452,1
	08.00 – 09.00	721	489	13	6	180,2	489	15,6	4,8	689,6
	09.00 – 10.00	725	392	9	7	181,2	392	10,8	5,6	589,6
	13.00 – 14.00	972	221	23	8	243	221	27,6	6,4	498
	14.00 – 15.00	772	229	21	7	193	229	25,2	5,6	452,8
	16.00 – 17.00	553	210	19	4	138,2	210	22,8	3,2	374,2
	17.00 – 18.00	489	351	11	6	122,2	351	13,2	4,8	491,2
	<b>JUMLAH</b>	<b>4.563</b>	<b>2.235</b>	<b>114</b>	<b>44</b>	<b>1.140</b>	<b>2.235</b>	<b>136</b>	<b>35,2</b>	<b>3.547,5</b>
	Rata-rata									506

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.8 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Peribadatan: Mesjid)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Minggu, 27 November 2016	07.00 – 08.00	210	291	17	5	52,5	291	20,4	4	367,9
	08.00 – 09.00	662	477	12	8	165,5	477	14,4	6,4	663,3
	09.00 – 10.00	921	420	13	6	230,2	420	15,6	4,8	670,6
	13.00 – 14.00	1.103	372	18	5	275,7	372	21,6	4	673,3
	14.00 – 15.00	991	367	12	7	247,7	367	14,4	5,6	634,7
	16.00 – 17.00	521	211	9	6	130,2	211	10,8	4,8	356,8
	17.00 – 18.00	399	197	7	6	99,7	197	8,4	4,8	309,9
	<b>JUMLAH</b>	<b>4.807</b>	<b>2.335</b>	<b>88</b>	<b>43</b>	<b>1.201</b>	<b>2.335</b>	<b>105</b>	<b>34,4</b>	<b>3.676,5</b>
	Rata-rata									525

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.9 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Perkantoran: BRI)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Minggu, 27 November 2016	07.00 – 08.00	197	277	16	4	49,2	277	19,2	3,2	348,6
	08.00 – 09.00	559	421	12	7	139,7	421	14,4	5,6	580,7
	09.00 – 10.00	879	417	12	5	219,7	417	14,4	4	655,1
	13.00 – 14.00	1.101	351	17	7	275,2	351	20,4	5,6	652,2
	14.00 – 15.00	985	343	10	5	246,2	343	12	4	605,2
	16.00 – 17.00	515	109	6	7	128,7	109	7,2	5,6	250,6
	17.00 – 18.00	382	187	4	6	95,5	187	4,8	4,8	292,1
	<b>JUMLAH</b>	<b>4.618</b>	<b>2.105</b>	<b>77</b>	<b>41</b>	<b>1.154</b>	<b>2.105</b>	<b>92,4</b>	<b>32,8</b>	<b>3.384,5</b>
	Rata-rata									483

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.10 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Jasa: Studio Foto)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Minggu, 27 November 2016	07.00 – 08.00	14	9	4	4	3,5	9	4,8	3,2	20,5
	08.00 – 09.00	14	12	4	5	3,5	12	4,8	4	24,3
	09.00 – 10.00	19	9	2	4	4,7	9	2,4	3,2	19,3
	13.00 – 14.00	26	21	6	4	6,5	21	7,2	3,2	37,9
	14.00 – 15.00	21	14	4	3	5,2	14	4,8	2,4	26,4
	16.00 – 17.00	13	11	7	4	3,2	11	8,4	3,2	25,8
	17.00 – 18.00	13	11	5	6	3,2	11	7,2	4,8	26,2
	<b>JUMLAH</b>	<b>120</b>	<b>87</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>34,1</b>	<b>87</b>	<b>39,6</b>	<b>24</b>	<b>154,2</b>
	Rata-rata									22

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.11 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Perdagangan: Columbus)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Senin, 21 November 2016	07.00 – 08.00	1.369	289	21	13	342,2	289	25,2	10,4	666,8
	08.00 – 09.00	1.896	307	42	14	474	307	50,4	11,2	842,6
	09.00 – 10.00	1.141	382	37	12	285,2	382	44,4	9,6	721,2
	13.00 – 14.00	1.238	472	29	8	309,5	472	34,8	6,4	822,7
	14.00 – 15.00	964	410	26	3	241	410	31,2	2,4	684,6
	16.00 – 17.00	664	375	23	8	166	375	27,6	6,4	575
	17.00 – 18.00	553	316	17	3	138,2	316	20,4	2,4	477
	<b>JUMLAH</b>	<b>7.825</b>	<b>2.551</b>	<b>195</b>	<b>61</b>	<b>1.956</b>	<b>2.551</b>	<b>234</b>	<b>48,8</b>	<b>4.789,9</b>
	Rata-rata									684

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.12 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Pendidikan: Metro School)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Senin, 21 November 2016	07.00 – 08.00	1.369	289	21	13	342,2	289	25,2	10,4	666,8
	08.00 – 09.00	1.896	307	42	14	474	307	50,4	11,2	842,6
	09.00 – 10.00	1.141	382	37	12	285,2	382	44,4	9,6	721,2
	13.00 – 14.00	1.238	472	29	8	309,5	472	34,8	6,4	822,7
	14.00 – 15.00	964	410	26	3	241	410	31,2	2,4	684,6
	16.00 – 17.00	664	375	23	8	166	375	27,6	6,4	575
	17.00 – 18.00	553	316	17	3	138,2	316	20,4	2,4	477
	<b>JUMLAH</b>	<b>7.825</b>	<b>2.551</b>	<b>195</b>	<b>61</b>	<b>1.956</b>	<b>2.551</b>	<b>234</b>	<b>48,8</b>	<b>4.789,9</b>
	Rata-rata									684

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.13 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Peribadatan: Mesjid)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Senin, 21 November 2016	07.00 – 08.00	1.261	277	16	6	315,2	277	19,2	4,8	616,2
	08.00 – 09.00	1.771	291	29	15	442,7	291	34,8	12	780,5
	09.00 – 10.00	1.129	377	26	7	282,5	377	31,2	5,6	696
	13.00 – 14.00	1.122	344	31	9	280,5	344	37,2	7,2	668,9
	14.00 – 15.00	980	332	21	5	245	332	25,2	4	606,2
	16.00 – 17.00	493	341	23	14	123,2	341	27,6	11,2	503
	17.00 – 18.00	427	245	14	7	106,7	245	16,8	5,6	373,8
	<b>JUMLAH</b>	<b>7.183</b>	<b>2.207</b>	<b>160</b>	<b>63</b>	<b>1.795</b>	<b>2.207</b>	<b>192</b>	<b>44,8</b>	<b>4.244,6</b>
	Rata-rata									606

Sumber : Hasil Survey 2016



Tabel 4.14 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Perkantoran: BRI)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Senin, 21 November 2016	07.00 – 08.00	1.253	269	16	4	313,2	269	19,2	3,2	604,6
	08.00 – 09.00	1.661	290	27	4	415,2	290	32,4	3,2	740,8
	09.00 – 10.00	1.121	370	25	5	280,2	370	30	4	684,2
	13.00 – 14.00	1.108	341	31	4	277	341	37,2	3,2	658,4
	14.00 – 15.00	977	329	21	4	244,2	329	25,2	3,2	601,6
	16.00 – 17.00	481	339	22	3	120,2	339	26,4	2,4	488
	17.00 – 18.00	415	235	14	8	103,7	235	16,8	6,4	361,9
	<b>JUMLAH</b>	<b>7.016</b>	<b>2.173</b>	<b>156</b>	<b>32</b>	<b>1.753</b>	<b>2.173</b>	<b>187</b>	<b>25,6</b>	<b>4.139,5</b>
	Rata-rata									591

Sumber : Hasil Survey 2016

Tabel 4.15 Jumlah Kendaraan dan Pergerakan (Jasa: Studio Foto)

Waktu Survey		Jumlah Kendaraan								
Hari/ Tanggal	Pukul	Kendaraan/Jam				SMP/Jam				
		Sepeda Motor (MC)	Kend. Ringan (LV)	Kend Berat (HV)	Kend. Tdk B.Motor (KTB)	Sepeda Motor Emp = 0,25 (MC)	Kend. Ringan Emp = 1.00 (LV)	Kend. Berat Emp = 1,20 (HV)	Kend. Tdk B.Motor Emp = 0,8 (KTB)	Jumlah
Senin, 21 November 2016	07.00 – 08.00	29	26	6	3	7,25	26	7,2	2,4	42,8
	08.00 – 09.00	45	24	7	6	11,2	24	8,4	4,8	48,4
	09.00 – 10.00	42	11	4	4	10,5	11	4,8	3,2	29,5
	13.00 – 14.00	29	24	12	5	7,2	24	14,4	4	49,6
	14.00 – 15.00	21	20	9	7	5,2	20	10,8	5,6	41,6
	16.00 – 17.00	13	17	5	5	3,2	17	6	5	31,2
	17.00 – 18.00	16	14	8	5	4	14	9,6	4	31,6
	<b>JUMLAH</b>	<b>195</b>	<b>136</b>	<b>51</b>	<b>35</b>	<b>48,5</b>	<b>136</b>	<b>61,2</b>	<b>29</b>	<b>274,7</b>
	Rata-rata									39

Sumber : Hasil Survey 2016

### G. Ketersediaan Fasilitas Pelayanan

**Tabel 4.16**  
**Jenis dan Jumlah Pengunjung Fasilitas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

No	Jenis Kegiatan	Intensitas Orang	Lantai Bangunan			Jarak terhadap Jalan (meter)		
			1	2	3	2	5	8
1	<b>Perdagangan (Toko)</b>							
	a. Furniture	34	√	√	√	√		√
	b. Elektronik	139	√	√	√	√		√
	c. Plastik	153	√		√	√		√
	d. Apotek	36	√			√		
	e. Bangunan	58	√		√	√		
	f. Pakaian	61	√		√	√		
	g. Campuran	102	√	√		√		
	h. Sepatu	45	√	√		√		√
	i. Celluler	46	√	√		√		
	j. Finance	27		√		√		
	k. ATK	20	√	√		√		√
	l. Mainan	37		√		√		√
	m. Rumah Tangga	164	√	√	√			√
2	<b>Pendidikan Sekolah</b>	21			√			√
3	<b>Jasa</b>							
	a. Koperasi	26		√		√		
	b. Gym	27		√			√	
	c. Bengkel	54		√		√		
	d. Warung	66	√			√		
	e. Studio Foto	57		√		√		√
	f. Salon	6	√			√		√
	g. Laundry	38	√			√		

<b>4</b>	<b>Kantor</b>						
	<b>a. Bank</b>	<b>109</b>	√		√		√
	<b>b. Kantor Cabang</b>	<b>4</b>	√				
	<b>Partai</b>	<b>16</b>		√			√
	<b>c. Notaris</b>	<b>24</b>	√			√	
	<b>d. Pegadaian</b>						
<b>5</b>	<b>Peribadatan</b>						
	<b>Mesjid</b>	<b>56</b>		√		√	

*Sumber : Hasil Survey 2016*

Dari tabel 4.16 dapat dilihat jenis dan jumlah kegiatan di koridor jalan K. H Wahid Hasyim serta jumlah pengunjung, berdasarkan jumlah pengunjung jenis kegiatan rumah tangga yang paling tertinggi sebanyak 164 pengunjung, sampel ini diambil di kawasan perdagangan tepatnya di depan kawasan Rumah Adat Balla' Lompoa dengan jumlah parkir kendaraan bermotor sebanyak 38 unit pada pukul 13.00-14.00 Wita penggunaan dan penggunaan kendaraan bermobil sebanyak 10 uni pada pukul 13.00-14.00 Wita dan 14.00-15.00 Wita. Disusul jenis kegiatan toko plastik dengan jumlah pengunjung sebanyak 153 orang dengan potensi parkir sebanyak 6 unit unuk kendaraan motor dan untuk kendaraan bermobil sebanyak 2 unit, keberadaan apotik, sebagian toko furniture, toko bahan bangunan dll ini tidak menyediakan lahan parkir kendaraan bermobil dengan kata lain jika ingin memarkir mobil mereka menggunakan bahu jalan dan itu sangat mempengaruhi aktivitas lalu lintas di jalan K.H Wahid Hasyim. Di lihat dari jumlah lantai bangunan jenis kegiatan furniture dan celluler paling banyak mendominasi lantai 1, lantai 2 maupun lantai 3.

## H. Karakteristik Bangunan Lokasi Studi

### 1. Eksisting Bangunan

#### a. Koefisien Lantai Dasar Bangunan

**Tabel 4.17 Rata-Rata Luas Lantai Dasar Bangunan, Luas Lahan dan Nilai KDB**

No	Jenis Kegiatan	Luas Lantai Dasar Bangunan (m <sup>2</sup> )	Luas Lahan (m <sup>2</sup> )	KDB
1	Columbus	210	420	0,5
2	Metro School	230	320	0,71
3	Studio Foto	220	286	0,76
4	Bank BRI	352	275	1,28
5	Mesjid	432	648	0,66

*Sumber : Hasil Perhitungan 2016*

#### b. Koefisien Lantai Bangunan

**Tabel 4.18 Rata-Rata Luas Lantai Bangunan, Luas Lahan dan Nilai KLB**

No	Jenis Kegiatan	Luas Lahan (m <sup>2</sup> )	Luas Lantai Bangunan (m <sup>2</sup> )	KLB
1	Columbus	420	420	1
2	Metro School	320	460	1,43
3	Studio Foto	286	440	1,53
4	Bank BRI	275	704	2,56
5	Mesjid	648	864	1,33

*Sumber : Hasil Perhitungan 2016*

## 2. Intensitas Orang/Bangunan

**Tabel 4.19 Rata-Rata Jumlah Orang per Bangunan Tiap Jenis Kegiatan**

No	Jenis Kegiatan	Luas Lahan (m <sup>2</sup> )	Intensitas
1	Columbus	420	139
2	Metro School	320	21
3	Studio Foto	286	57
4	Bank BRI	275	109
5	Mesjid	648	56

*Sumber : Hasil Perhitungan 2016*

### I. Pola Tarikan Pergerakan (Ekivalensi Kendaraan Bermotor)

**Tabel 4.20 Rata-Rata Tarikan Pergerakan Tiap Jenis Kegiatan**

No	Jenis Kegiatan	Rata-Rata Bangkitan Pergerakan (smp/jam)	Presentase
1	Columbus	615,6	391,3
2	Metro School	615,6	391,3
3	Studio Foto	30,3	7.950,8
4	Bank BRI	546,6	440,7
5	Mesjid	575,3	400,8

*Sumber : Hasil Analisis 2016*

**Tabel 4.21**  
**Potensi dan Jumlah Parkir di Setiap Kegiatan di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

No	Jenis Kegiatan	Potensi Parkir Kendaraan		Jumlah Parkir													
		Motor	Mobil	Motor							Mobil						
				07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	13.00-14.00	14.00-15.00	16.00-17.00	17.00-18.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	13.00-14.00	14.00-15.00	16.00-17.00	17.00-18.00
<b>1</b>	<b>Perdagangan (Toko)</b>																
	a. Furniture	6	-	-	2	5	12	10	5	-	-	-	-	-	-	-	-
	b. Elektronik	24	5	-	1	15	26	30	15	10	-	2	7	14	12	5	2
	c. Plastik	6	2	-	-	20	38	35	30	5	-	-	5	7	10	3	-
	d. Apotek	6	-	-	1	5	10	8	5	7	-	-	-	-	-	-	-
	e. Bangunan	12	-	-	2	10	19	11	8	-	-	-	3	5	-	-	-
	f. Pakaian	6	-	-	-	17	21	18	5	-	-	-	-	-	-	-	-
	g. Campuran	6	-	-	-	20	32	30	15	5	-	-	-	-	-	-	-
	h. Sepatu	18	3	-	2	9	8	10	8	-	-	-	3	5	-	-	-
	i. Celluler	6	-	-	4	7	12	10	5	8	-	-	-	-	-	-	-
	j. Finance	11	2	-	-	5	10	8	2	-	-	-	2	-	-	-	-
	k. ATK	6	-	-	2	8	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	l. Mainan	9	9	-	-	11	8	10	3	5	-	-	-	-	-	-	-

	<b>m. Rumah Tangga</b>	<b>32</b>	<b>8</b>	-	-	25	38	35	22	12	-	-	5	10	10	2	5
<b>2</b>	<b>Pendidikan</b>																
	<b>Sekolah</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	5	3	3	5	-	-	-	3	-	-	5	-	-	-
<b>3</b>	<b>Jasa</b>																
	<b>a. Koperasi</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	-	-	6	12	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>b. Gym</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	-	-	5	-	-	10	12	-	-	-	-	-	-	-
	<b>c. Bengkel</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	-	3	7	10	12	15	7	-	-	-	-	-	-	-
	<b>d. Warung</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	-	3	8	18	20	10	-	-	5	-	2	-	-	-
	<b>e. Studio Foto</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	-	-	11	8	7	15	10	-	-	2	-	-	4	-
	<b>f. Salon</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>g. Laundry</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	-	-	8	10	5	7	8	-	-	-	-	-	-	-
<b>4</b>	<b>Kantor</b>																
	<b>a. Bank</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	-	7	25	30	27	5	2	2	2	4	-	5	-	-
	<b>b. Kantor Cabang Partai</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>c. Notaris</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	-	-	4	6	4	-	-	-	-	2	-	-	-	-
	<b>d. Pegadaian</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	-	4	6	8	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>5</b>	<b>Peribadatan</b>																
	<b>Mesjid</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	-	-	-	25	2	8	18	-	-	-	3	-	-	-

Sumber : Hasil Perhitungan 2016



Dari tabel 4.21 dapat dilihat jenis dan jumlah kegiatan di koridor jalan K. H Wahid Hasyim serta jumlah pengunjung, berdasarkan jumlah pengunjung jenis kegiatan rumah tangga yang paling tertinggi sebanyak 164 pengunjung, sampel ini diambil di kawasan perdagangan tepatnya di depan kawasan Rumah Adat Balla' Lompoa dengan jumlah parkir kendaraan bermotor sebanyak 38 unit pada pukul 13.00-14.00 Wita penggunaan dan penggunaan kendaraan bermobil sebanyak 10 uni pada pukul 13.00-14.00 Wita dan 14.00-15.00 Wita. Disusul jenis kegiatan toko plastik dengan jumlah pengunjung sebanyak 153 orang dengan potensi parkir sebanyak 6 unit unuk kendaraan motor dan untuk kendaraan bermobil sebanyak 2 unit, keberadaan apotik, sebagian toko furniture, toko bahan bangunan dll ini tidak menyediakan lahan parkir kendaraan bermobil dengan kata lain jika ingin memarkir mobil mereka menggunakan bahu jalan dan itu sangat mempengaruhi aktivitas lalu lintas di jalan K.H Wahid Hasyim. Di lihat dari jumah lantai bangunan jenis kegiatan furniture dan celluler paling banyak mendominasi lantai 1, lantai 2 maupun lantai 3.

### 1. Analisis Perhitungan Data Kapasitas Jalan ( C )

Kapasitas jalan merupakan arus lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu (geometri, distribusi arah dan komposisi lalu lintas, dan faktor lingkungan) (MKJI,1997). Kapasitas jalan ini digunakan untuk menilai *Level of Service* (LOS) jalan. Perhitungan kapasitas jalan ini mempertimbangkan faktor penyesuaian untuk lebar jalur lalu lintas, pemisahan arah, hambatan samping dan ukuran kota.

Dari data dimensi dan kondisi ruas jalan dapat ditentukan besarnya kapasitas jalan yang dihitung dengan menggunakan persamaan sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Keterangan :

C = kapasitas ruas jalan (SMP/Jam)

C<sub>o</sub> = kapasitas dasar

FC<sub>w</sub> = faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu lintas

FC<sub>sp</sub> = faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah

FC<sub>sf</sub> = faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping

FC<sub>cs</sub> = faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.

## Perhitungan Kapasitas Ruas Jalan K.H Wahid Hasyim

**Tabel 4.22 Kondisi Kapasitas Ruas Jalan K.H Wahid Hasyim**

No.	Parameter	Kondisi	Nilai
1	Kapasitas Dasar (smp/jam)	4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah	1650
2	Faktor penyesuaian lebar jalan	4 lajur dipisah atau jalan satu arah	0.92
3	Faktor penyesuaian kapasitas pemisah arah	2-lajur 2-arah tanpa pembatas median (2/2 UD)	1.00
4	Faktor penyesuaian gangguan samping	Sangat tinggi	0.84
5	Faktor penyesuaian ukuran kota	< 0,1	0.86
Kapasitas			1096

Sumber: Hasil Survey dan Analisis Tahun 2016

Kapasitas dasar jalan adalah 4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah yaitu 1650 smp/jam. Untuk penyesuaian lebar lajur adalah 0.92, untuk faktor penyesuaian pemisah arah adalah 1.00, penyesuaian gangguan samping adalah 0.84 (hambatan sangat tinggi), dan penyesuaian untuk kapasitas kota adalah 0.86.

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

$$C = 1650 \times 0.92 \times 1.00 \times 0.84 \times 0.86 = 1096 \text{ smp/jam}$$

Jadi Kapasitas Ruas Jl.K.H Wahid Hasyim adalah **1096 smp/jam**

## 2. *Tingkat Derajat Kejenuhan (Degree of Saturation)*

Derajat kejenuhan adalah rasio arus terhadap kapasitas jalan. Digunakan sebagai faktor kunci dalam penentuan perilaku lalu lintas pada suatu segmen jalan dan simpang. Dari nilai derajat kejenuhan ini, dapat diketahui apakah segmen jalan tersebut akan memiliki kapasitas yang cukup atau tidak. Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997, persamaan untuk mencari besarnya kejenuhan adalah sebagai berikut:

$$DS = \frac{Q}{C} \dots\dots\dots (2,7)$$

Keterangan :

DS = derajat kejenuhan

Q = volume kendaraan (smp/jam)

C = kapasitas jalan (smp/jam)

Dari hasil data diatas maka dapat diketahui tingkat kejenuhan dari ruas Jalan K.H Wahid Hasyim dapat dilihat pada tabel 40 & 41 berikut :

**Tabel 4.23 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Sabtu)  
Columbus**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	524,6	1096	<b>0.47</b>	<b>A</b>	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	808,9	1096	<b>0.73</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	931,8	1096	<b>0.85</b>	<b>C</b>	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendraan lain semakin besar.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	751,9	1096	<b>0.68</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan

						disekitarnya.
5	14.00 – 15.00	597,6	1096	0.54	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	437,8	1096	0.39	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	547,6	1096	0.49	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

Tabel 4.24 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim

pada Hari Libur (Sabtu)

Metro School

No.	Pukul	Q Vol. Lalu Lintas smp/jam	C Kapasitas smp/jam	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan	Uraian
1	07.00 – 08.00	524,6	1096	0.47	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
2	08.00 – 09.00	808,9	1096	0.73	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
3	09.00 – 10.00	931,8	1096	0.85	C	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendraan lain semakin besar.
4	13.00 – 14.00	751,9	1096	0.68	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan

						disekitarnya.
5	14.00 – 15.00	597,6	1096	0.54	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	437,8	1096	0.39	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	547,6	1096	0.49	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016



**Tabel 4.25 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Sabtu)  
Peribadatan**

No.	Pukul	Q Vol. Lalu Lintas smp/jam	C Kapasitas smp/jam	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan	Uraian
1	07.00 – 08.00	461,4	1096	0.42	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
2	08.00 – 09.00	731,1	1096	0.67	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
3	09.00 – 10.00	892	1096	0.81	C	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar.

4	13.00 – 14.00	722	1096	0.66	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
5	14.00 – 15.00	534,3	1096	0.49	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
6	16.00 – 17.00	707,4	1096	0.65	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
7	17.00 – 18.00	581,7	1096	0.53	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.26 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Sabtu)**

**BRI**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	441,9	1096	<b>0.40</b>	<b>A</b>	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	723,1	1096	<b>0.66</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	876,5	1096	<b>0.80</b>	<b>C</b>	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar.

4	13.00 – 14.00	690,7	1096	0.63	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
5	14.00 – 15.00	522,7	1096	0.48	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
6	16.00 – 17.00	378,9	1096	0.67	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
7	17.00 – 18.00	333,5	1096	0.30	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.27 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Sabtu)**

**Studio Foto**

No.	Pukul	Q Vol. Lalu Lintas smp/jam	C Kapasitas smp/jam	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan	Uraian
1	07.00 – 08.00	22,2	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
2	08.00 – 09.00	27,4	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
3	09.00 – 10.00	26,4	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan

						oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
4	13.00 – 14.00	45,3	1096	0.04	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
5	14.00 – 15.00	34,1	1096	0.03	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
6	16.00 – 17.00	28,4	1096	0.03	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	32,9	1096	0.03	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.28 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Minggu)  
Columbus**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	452,1	1096	<b>0.41</b>	<b>A</b>	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	689,6	1096	<b>0.63</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	589,6	1096	<b>0.54</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	498	1096	<b>0.45</b>	<b>A</b>	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan

						sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
5	14.00 – 15.00	452,8	1096	0.41	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
6	16.00 – 17.00	374,2	1096	0.34	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	491,2	1096	0.45	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016



**Tabel 4.29 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Minggu)  
Metro School**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	452,1	1096	<b>0.41</b>	<b>A</b>	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	689,6	1096	<b>0.63</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	589,6	1096	<b>0.54</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	498	1096	<b>0.45</b>	<b>A</b>	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan

						pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
5	14.00 – 15.00	452,8	1096	0.41	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
6	16.00 – 17.00	374,2	1096	0.34	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	491,2	1096	0.45	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.30 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Minggu)  
Peribadatan**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	367,9	1096	<b>0.33</b>	<b>A</b>	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	663,3	1096	<b>0.60</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	670,6	1096	<b>0.61</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	673,3	1096	<b>0.61</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.

5	14.00 – 15.00	634,7	1096	0.57	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	356,8	1096	0.32	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	309,9	1096	0.28	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.31 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Minggu)  
BRI**

No.	Pukul	Q Vol. Lalu Lintas smp/jam	C Kapasitas smp/jam	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan	Uraian
1	07.00 – 08.00	348,6	1096	0.31	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
2	08.00 – 09.00	580,7	1096	0.52	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
3	09.00 – 10.00	655,1	1096	0.59	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
4	13.00 – 14.00	652,2	1096	0.59	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.

5	14.00 – 15.00	605,2	1096	0.55	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	250,6	1096	0.22	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	292,1	1096	0.26	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.32 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Minggu)  
Studio Foto**

No.	Pukul	Q Vol. Lalu Lintas smp/jam	C Kapasitas smp/jam	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan	Uraian
1	07.00 – 08.00	20,5	1096	0.01	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
2	08.00 – 09.00	24,3	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
3	09.00 – 10.00	19,3	1096	0.01	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
4	13.00 – 14.00	37,9	1096	0.03	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas

						kecepatan yang telah ditentukan
5	14.00 – 15.00	26,4	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
6	16.00 – 17.00	25,8	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	26,2	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016



**Tabel 4.33 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Kerja (Senin)  
Columbus**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	666,8	1096	<b>0.60</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	842,6	1096	<b>0.76</b>	<b>C</b>	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	721,2	1096	<b>0.65</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	822,7	1096	<b>0.75</b>	<b>C</b>	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar.

5	14.00 – 15.00	684,6	1096	0.62	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	575	1096	0.52	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	477	1096	0.43	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.34 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Kerja (Senin)  
Metro School**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	666,8	1096	<b>0.60</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	842,6	1096	<b>0.76</b>	<b>C</b>	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendraan lain semakin besar.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	721,2	1096	<b>0.65</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	822,7	1096	<b>0.75</b>	<b>C</b>	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendraan lain

						semakin besar.
5	14.00 – 15.00	684,6	1096	0.62	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	575	1096	0.52	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	477	1096	0.43	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.35 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Kerja (Senin)  
Peribadatan**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	616,2	1096	<b>0.56</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	780,5	1096	<b>0.71</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	696	1096	<b>0.63</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	668,9	1096	<b>0.61</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan

						disekitarnya.
5	14.00 – 15.00	606,2	1096	0.55	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	503	1096	0.45	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	373,8	1096	0.34	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

**Tabel 4.36 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Kerja (Senin)  
BRI**

<b>No.</b>	<b>Pukul</b>	<b>Q Vol. Lalu Lintas smp/jam</b>	<b>C Kapasitas smp/jam</b>	<b>DS = Q/C Derajat Kejenuhan</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Uraian</b>
<b>1</b>	<b>07.00 – 08.00</b>	604,6	1096	<b>0.55</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>2</b>	<b>08.00 – 09.00</b>	740,8	1096	<b>0.67</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>3</b>	<b>09.00 – 10.00</b>	684,2	1096	<b>0.62</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
<b>4</b>	<b>13.00 – 14.00</b>	658,4	1096	<b>0.60</b>	<b>B</b>	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan

						disekitarnya.
5	14.00 – 15.00	601,6	1096	0.54	B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.
6	16.00 – 17.00	488	1096	0.44	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	361,9	1096	0.33	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016



Tabel 4.37 Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim

pada Hari Kerja (Senin)

Studio Foto

No.	Pukul	Q Vol. Lalu Lintas smp/jam	C Kapasitas smp/jam	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan	Uraian
1	07.00 – 08.00	42,8	1096	0.03	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
2	08.00 – 09.00	48,4	1096	0.04	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
3	09.00 – 10.00	29,5	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

4	13.00 – 14.00	49,6	1096	0.45	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
5	14.00 – 15.00	41,6	1096	0.03	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
6	16.00 – 17.00	31,2	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan
7	17.00 – 18.00	31,6	1096	0.02	A	Kondisi arus lalulintasnya bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, besarnya kecepatan sepenuhnya ditentukan oleh keinginan pengemudi dan sesuai dengan batas kecepatan yang telah ditentukan

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

#### **J. Analisis Pengaruh Penggunaan Lahan Terhadap Tarikan Pergerakan**

Analisa pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan pergerakan ini menggunakan analisa regresi berganda. Analisa regresi ini dilakukan pada masing-masing jenis kegiatan perdagangan dan jasa dikoridor Jalan K.H Wahid Hasyim diantaranya adalah jenis kegiatan Perdagangan, Pendidikan, Jasa, Perkantoran dan Peribadatan. Analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas atau independen terhadap variabel terikat atau dependen.



Tabel 4.38 Hasil Uji Regresi

No	Y	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	$\Sigma X_1^2$	$\Sigma X_2^2$	$\Sigma X_3^2$	$\Sigma Y^2$	$\Sigma X_1Y$	$\Sigma X_2Y$	$\Sigma X_3Y$	X <sub>1</sub> X <sub>2</sub>	X <sub>1</sub> X <sub>3</sub>	X <sub>2</sub> X <sub>3</sub>
1	615,6	210	420	139	44.000	176.400	19.321	379	129.276	258.552	85.568	88.200	29.190	58.380
2	615,6	230	460	21	52.900	211.600	441	379	141.588	283.176	12.927	105.800	4.830	9.660
3	30,3	220	440	57	48.400	193.600	3.249	918	6.666	13.332	1.727	96.800	12.540	25.080
4	546,6	352	704	109	123.904	495.616	11.881	299	192.403	384.806	59.579	247.808	38.368	76.736
5	575,3	432	864	56	186.624	746.496	3.136	331	248.529	497.059	32.216	373.248	24.192	48.384

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2016

Y = Bangkitan Pergerakan

X<sub>1</sub> = Luas Lantai Dasar Bangunan

X<sub>2</sub> = Luas Lantai Bangunan

X<sub>3</sub> = Intensitas Orang/Bangunan

**ANOVA<sup>b</sup>**

	Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	36736.477	2	18368.238	.170	.854 <sup>a</sup>
	Residual	215730.871	2	107865.436		
	Total	252467.348	4			

a. Predictors: (Constant), X3, X2

b. Dependent Variable: Y

Hasil perhitungan dengan menggunakan program SPSS ver 20.0 dapat diketahui bahwa F hitung 0.170 dengan nilai probabilitas sebesar 0,854, karena nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 maka  $H_0$  diterima. Jadi dapat dikatakan bahwa secara bersama-sama tidak ada pengaruh positif dan signifikan antara luas lantai dasar bangunan (X1), luas lantai bangunan (X2), dan intensitas bangunan (X<sub>3</sub>) terhadap bangkitan pergerakan (Y)

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95% Confidence Interval for B		Correlations		
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part
1 (Constant)	147.738	584.816		.253	.824	-2368.524	2664.000			
X2	.406	.834	.319	.487	.674	-3.183	3.996	.304	.326	.318
X3	1.233	3.500	.231	.352	.758	-13.826	16.292	.210	.242	.230

a. Dependent Variable: Y

Dari hasil perhitungan dengan menggunakan program spss ver. 20.0 Hasil Analisis Regresi Berganda diatas dapat diketahui bahwa hasil uji t untuk variabel luas lantai bangunan (X2) diperoleh hasil t hitung sebesar 0,487 dengan probabilitas sebesar 0,674. Nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ( $0,674 > 0,05$ ) (maka dengan demikian  $H_0$  ditolak dan menerima  $H_1$ ). Jadi dapat dinyatakan bahwa tidak ada pengaruh positif dan signifikan luas lantai dasar bangunan terhadap bangkitan pergerakan.

Hasil uji t untuk variabel intensitas bangunan (X3) diperoleh hasil t hitung sebesar 0,352 dengan probabilitas sebesar 0,758. Nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ( $0,758 > 0,05$ ) maka dengan demikian  $H_2$  diterima dan menolak  $H_0$ . Jadi dapat dikatakan bahwa tidak ada pengaruh positif dan signifikan intensitas bangunan terhadap bangkitan pergerakan.

#### ***K. Alternatif Penanganan Kemacetan Yang Terjadi Pada Lokasi Studi***

##### **1. Penyebab Kemacetan di Lokasi Studi**

Menurut Deddy Arief (2009) kemacetan lalu lintas yang terjadi Indonesia disebabkan oleh tiga hal, pertama, adanya ketidakseimbangan antara perkembangan jumlah kendaraan dengan perkembangan sarana jalan. Kedua, kurangnya perilaku kesadaran pemakai jalan dalam menggunakan jalan, atau pemakai jalan sering tidak enaati peraturan atau rambu-rambu lalu lintas yang berlaku. Ketiga, pusat-pusat daerah yang rawan kemacetan lalu lintas umumnya daerah yang mempunyai intensitas yang tinggi atau terkonsentrasinya pusat-pusat kegiatan di suatu tempat.

Berdasarkan hasil pengamatan lalu lintas pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim, penyebab kemacetan yang terjadi pada lokasi penelitian disebabkan oleh :

- a. Banyaknya kendaraan akibat tingginya tarikan dan bangkitan perjalanan ke Kota Makassar di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

- b. Besarnya tingkat hambatan samping pada ruas jalan akibat banyaknya pedagang kaki lima (PKL), pejalan kaki, dan gerobak.
- c. Banyaknya kendaraan umum (mikrolet) yang berhenti menurunkan atau menunggu penumpang bukan pada tempatnya.
- d. Masih kurangnya lahan parkir yang terdapat pada setiap fasilitas yang dibangun di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

Dari hasil kinerja lalu lintas ruas jalan K.H Wahid Hasyim diperoleh tingkat kejenuhan (DS) pada hari senin 0,75 pada pukul 13.00-14.00 Wita, dimana kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar. Pada hari sabtu diperoleh tingkat kejenuhan (DS) 0.70 pada pukul 09.00-10.00 Wita, dimana kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya dan pada hari minggu diperoleh tingkat kejenuhan (DS) 0.62 pada pukul 13.00-14.00 Wita, dimana kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya.

## 2. Alternatif Penanganan Permasalahan Kemacetan di Lokasi Studi

Manajemen lalu lintas merupakan kebijakan pengaturan mengatasi permasalahan lalu lintas yang dilakukan di suatu daerah, pengertian manajemen lalu lintas menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran Lalu Lintas.”

Berdasarkan teori dan penyebab terjadinya kemacetan pada lokasi penelitian, untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang terjadi diperlukan alternatif penanganan kemacetan yang sesuai terhadap masalah kemacetan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim, alternatif penanganan tersebut dapat dilihat pada tabel 4.10 berikut:

**Tabel 4.39 Alternatif Penanganan Kemacetan Lokasi Studi**

No	Strategi Penanganan	Rekayasa Teknik	Alternatif yang Diperlukan
1	Manajemen Kapasitas	1) Perbaikan Persimpangan	√
		2) Manajemen Ruas Jalan : • Kontrol Parkir “on street” • Pelebaran Jalan • Pemisah Tipe Kendaraan	√ - √
		3) <i>Area Traffic Control</i> : • Batasan tempat membelok • Sistem Jalan 1 Arah • Koordinasi Lampu Lalu Lintas	- - -
2	Manajemen Prioritas	Jalur Khusus Bus	-
		Jalur Khusus Sepeda dan Pejalan Kaki	-
		Akses Angkutan Barang, Bongkar dan Muat	-
		Kontrol Daerah Parkir	√
3	Manajemen terhadap Permintaan ( <i>Demand</i> )	Pemilihan Moda Kendaraan	√
		Penutupan Jalan	-
		Kebijaksanaan Parkir	√
		Batasan Fisik	-

Sumber : Penulis dan Hasil Analisis Tahun 2016

Berdasarkan tabel 4.27 di atas bahwa alternatif untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim yaitu diperlukan strategi manajemen terhadap kapasitas, strategi manajemen prioritas dan strategi manajemen terhadap permintaan (*demand*) untuk membuat kapasitas ruas jalan seefektif mungkin dengan tindakan sebagai berikut :

a. Manajemen Ruas Jalan



1. Mengontrol parkir kendaraan di bahu jalan (*parking on street*) pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim
  2. Mengatur pemisah tipe kendaraan yang ingin memasuki koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
- b. Kontrol Daerah Parkir, yaitu pengendalian perparkiran yang dilakukan untuk mendorong penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien serta digunakan juga sebagai alat untuk membatasi arus kendaraan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
- c. Kebijaksanaan Parkir, dibagi atas empat kebijakan yaitu kebijakan tarif sebagai kebijakan fisik, kebijakan lalu lintas yang membatasi parkir dipinggir jalan, kebijakan pembatasan ketersediaan ruang parkir serta kebijakan terhadap pejalan kaki yaitu dengan mengendalikan parkir di trotoar atau lintasan pejalan kaki yang ada di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

#### **L. Hubungan Transportasi Dalam Islam**

Dalam al-Quran telah disebutkan mengenai bagaimana pentingnya transportasi yaitu pada Q.S An-Nahl/16:8 yaitu

وَالْحَيْلَ وَالْأَيْحَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ

Terjemahan :

Dan (Dia Telah menciptakan) kuda, bagal\* dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya.

Berdasarkan ayat 8 dalam Surah An Nahl diketahui bahwa transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari terutama dalam mencari rejeki di muka bumi ini. Disebutkan pula mengenai pentingnya transportasi walaupun dengan sangat sederhana yaitu menggunakan hewan tunggangan. Allah berfirman dalam Q.S al-An'am ayat 142 yaitu :

وَمِنَ الْأَنْعَامِ حَمُولَةٌ وَفَرَسَاتٌ مِّمَّا رَزَقْنَاهُ آلَهُ وَلَا تَطِبُّوا خُطُوبَ  
الشَّيْطَانِ إِنَّهُ لَكُمْ عَدُوٌّ مُبِينٌ ﴿١٤٢﴾

Terjemahannya :

Dan di antara hewan ternak itu ada yang dijadikan untuk pengangkutan dan ada yang untuk disembelih. Makanlah dari rezeki yang telah diberikan Allah kepadamu, dan janganlah kamu mengikuti langkah-langkah setan. Sesungguhnya setan itu musuh yang nyata bagimu. (Al-An'Am:142)

Berdasarkan ayat dalam Surah Al-An'am diketahui bahwa transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari terutama dalam mencari rejeki di muka bumi. Namun seiring dengan perkembangan zaman maka tujuan dari pengembangan transportasi menjadi beragam, sistem transportasi menjadi hal yang sangat penting dalam mendukung aktifitas sehari-hari seperti kegiatan ekonomi, aktifitas dalam dunia pendidikan dan aktifitas dalam dunia kerja.

Banyaknya Pembangunan yang ada di perkotaan misalnya saja pembangunan pusat-pusat perdagangan yang menjadi daya tarik bagi para pengunjung namun pembangunan pusat-pusat perdagangan dan bangunan komersial lainnya kebanyakan tidak menyediakan tempat parkir yang memadai untuk para pengunjung akibatnya parkir di badan jalan pun tak terhindari, dan akan menjadi magnet kemacetan lalu lintas bila dibiarkan begitu saja. Allah SWT berfirman dalam Q.S Asy Syu'araa : 128-129, bahwa:

أَتَبْنُونَ بِكُلِّ رِيعٍ آيَةً تَعْبَثُونَ ﴿١٢٨﴾ وَتَتَّخِذُونَ مَصَانِعَ لَعَلَّكُمْ تَخْلَدُونَ ﴿١٢٩﴾

Terjemahan :

Apakah kamu mendirikan pada tiap-tiap tanah tinggi bangunan untuk bermain-main,  
Dan kamu membuat benteng-benteng dengan maksud supaya kamu kekal

### Memberi Hak kepada Jalanan

Jalanan juga mempunyai hak-hak untuk kita penuhi. Karena itu, Rasulullah -*Shollallahu 'alaihi wasallam*-berwasiat kepada para sahabatnya ketika seseorang duduk di pinggir jalan,

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ الْخُدْرِيِّ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ إِيَّاكُمْ وَالْجُلُوسَ  
بِالطَّرِيقَاتِ قَالُوا يَا رَسُولَ اللَّهِ مَا بُدِّ لَنَا مِنْ مَجَالِسِنَا نَتَحَدَّثُ فِيهَا فَقَالَ رَسُولُ اللَّهِ  
ﷺ وَ سَلَّمَ إِنَّ أَبَيْتُمْ فَأَعْطُوا الطَّرِيقَ حَقَّهُ قَالُوا وَمَا حَقُّ الطَّرِيقِ يَا صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ  
رَسُولَ اللَّهِ قَالَ غَضُّ الْبَصَرِ وَ كَفُّ الْأَذَى وَ رَدُّ السَّلَامِ وَالْأَمْرُ بِالْمَعْرُوفِ وَ النَّهْيُ  
عَنِ الْمُنْكَرِ

Terjemahan:

“Waspadalah kalian ketika duduk di jalan-jalan”. Para sahabat berkata, “Wahai Rasulullah, kami harus berbicara di jalan-jalan. Rasulullah -*Shallallahu 'alaihi wa sallam*- bersabda, “Jika kalian enggan, kecuali harus duduk, maka berikanlah haknya jalan”. Mereka bertanya, “Apa haknya jalan?” Rasulullah -*Shallallahu 'alaihi wa sallam*- bersabda,

غَضُّ الْبَصَرِ وَ كَفُّ الْأَذَى وَ رَدُّ السَّلَامِ وَالْأَمْرُ بِالْمَعْرُوفِ وَ النَّهْيُ عَنِ الْمُنْكَرِ

Terjemahan:

“(Haknya jalan adalah) menundukkan pandangan, menghilangkan gangguan, menjawab salam, memerintahkan yang ma’ruf, dan mencegah yang mungkar“. [HR. Al-Bukhoriy (6229), dan Muslim (2121)]

Jadi, haknya jalanan ada 5: menundukkan pandangan dari melihat perkara haram (seperti melihat kecantikan wanita yang bukan mahram), menghilangkan gangguan apa saja (misalnya, tidak buang sampah & kotoran di jalan, tidak menggoda wanita, tidak menyakiti orang lain, dan lainnya); demikian pula menjawab salam orang yang mengucapkan salam kepada kita dari kalangan kaum muslimin; memerintahkan yang ma’ruf (misalnya, mengingatkan waktu sholat, mengajak bersedekah, dan lainnya); mencegah yang mungkar (misalnya, melarang para pemuda balapan liar, melarang orang bermaksiat di jalan, dan lainnya).

مُقْرِنِينَ لَهُ كُنَّا وَمَا هَذَا لَنَا سَخَّرَ الَّذِي سُبْحَانَ

Terjemahan:

"Bahwa Rasulullah Shallallahu Alaihi wa Sallam apabila telah berada diatas untanya ketika hendak berangkat dalam suatu perjalanan, beliau bertakbir tiga kali, lalu membaca doa, "Maha suci Allah yang telah menundukkan semua ini bagi kami, padahal kami sebelumnya tidak mampu menguasainya seterusnya."

Makna kata (menguasai), jadi maksudnya kami tidak bisa menguasai dan memanfaatkannya kalau bukan Allah yang menundukkan semua ini bagi kami, berzikir ketika melewati jalan mendaki dan menurun. Diriwayatkan dari Jabir RA, ia berkata: “Apabila melewati jalan

mendaki, kami bertakbir dan apabila melewati jalan menurun, kami bertasbih.” (HR Bukhari).



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Volume lalu lintas tertinggi pada hari sabtu adalah pada jam 09.00-10.00 sebanyak 931,8, hari minggu pada jam 08.00-09.00 sebanyak 689,6 dan hari senin pada jam 08.00-09.00 sebanyak 842,6. Kapasitas ruas jalan pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim adalah 1096

Hasil perhitungan dengan menggunakan program spss ver. 20.0 Hasil Analisis Regresi Berganda diatas dapat diketahui bahwa hasil uji t untuk variabel luas lantai bangunan (X2) diperoleh hasil t hitung sebesar 0,487 dengan probabilitas sebesar 0,674. Nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ( $0,674 > 0,05$ ) (maka dengan demikian  $H_0$  ditolak dan menerima  $H_1$ ). Jadi dapat dinyatakan bahwa tidak ada pengaruh positif dan signifikan luas lantai dasar bangunan terhadap bangkitan pergerakan.

1. Hasil uji t untuk variabel intensitas bangunan (X3) diperoleh hasil t hitung sebesar 0,352 dengan probabilitas sebesar 0,758. Nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ( $0,758 > 0,05$ ) maka dengan demikian  $H_2$  diterima dan menolak  $H_0$ . Jadi dapat dikatakan bahwa tidak ada pengaruh positif dan signifikan intensitas bangunan terhadap bangkitan pergerakan.

Alternatif untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim yaitu diperlukan strategi manajemen terhadap kapasitas, strategi manajemen prioritas dan strategi manajemen terhadap permintaan (*demand*) untuk membuat kapasitas ruas jalan seefektif mungkin dengan tindakan sebagai berikut :

1. Manajemen Ruas Jalan

- a. Mengontrol parkir kendaraan di bahu jalan (*parking on street*) pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
  - b. Mengatur pemisah tipe kendaraan yang ingin memasuki koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
2. Kontrol Daerah Parkir, yaitu pengendalian perparkiran yang dilakukan untuk mendorong penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien serta digunakan juga sebagai alat untuk membatasi arus kendaraan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
  3. Kebijaksanaan Parkir, dibagi atas empat kebijakan yaitu kebijakan tarif sebagai kebijakan fisik, kebijakan lalu lintas yang membatasi parkir dipinggir jalan, kebijakan pembatasan ketersediaan ruang parkir serta kebijakan terhadap pejalan kaki yaitu dengan mengendalikan parkir di trotoar atau lintasan pejalan kaki yang ada di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

## **B. Saran**

1. Untuk mencegah penurunan kinerja lalu lintas ruas jalan pada masa akan datang maka perlu adanya upaya dari instansi terkait untuk melakukan peningkatan kapasitas jalan sehingga dapat menampung arus lalu lintas yang ada.
2. Perlu adanya pemberlakuan rekayasa lalu lintas seperti mengatur pemisahan tipe kendaraan yang ingin memasuki di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
3. Perlunya aturan yang tegas untuk mencegah parkir liar di badan-badan jalan.
4. Perlunya kerja sama yang baik antara pihak pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam untuk mengatasi masalah kemacetan yang terjadi di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.



## DAFTAR PUSTAKA

Aditya. 2010. *Transportasi Berkelanjutan*

([http://adityakusuma27.blogspot.com/2010/11/transportasi-berkelanjutan\\_23.html](http://adityakusuma27.blogspot.com/2010/11/transportasi-berkelanjutan_23.html)) di akses pada 16 Desember 2014

Adji Adisasmita, Sakti, Ir., M.Si, *Perencanaan Jalan dan Jaringan Jalan*, Makassar, Jurusan teknik Perkapalan Unhas 2010

Departemen Agama RI, *Mushaf Al Qur'an dan terjemahannya*, Al-Huda : Jakarta. 2002

Hukmia. (2011) **Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan**. Skripsi Strata 1 pada UIN Alauddin Makassar

Indarwani. Sukma. (2014) **Pengaruh Pengembalaan Hewan Ternak Terhadap Kinerja Lalu Lintas di Antang**. Skripsi Strata 1 pada UIN Alauddin Makassar.

Mujibsite. 2009. *Sejarah Pedagang Kaki Lima*

(<http://mujibsite.wordpress.com/2009/08/14/sejarah-pedagang-kaki-lima-pkl/>) di akses pada 16 Desember 2014

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Peran Jalan

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tamin, Ofyar Z, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Edisi 1 Bandung, ITB 1997

Wikipedia. 2014. *Jalan* (<http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan>) di akses pada 15 Desember 2014

Wikipedia. 2014. *Volume Lalu Lintas* ([http://id.wikipedia.org/wiki/Volume\\_lalu\\_lintas](http://id.wikipedia.org/wiki/Volume_lalu_lintas)) di akses pada 11 Desember 2014

Wikipedia. 2014. *Pasar* (<http://id.wikipedia.org/wiki/Pasar>) di akses pada 11 Desember 2014



# **PENGARUH PUSAT PERDAGANGAN TERHADAP AKTIVITAS LALU LINTAS DI KORIDOR JALAN K.H WAHID HASYIM**

**Bayu Alfian**

Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah Kota Fakultas Sains dan Teknologi

Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar

Email : [bayualfianh@gmail.com](mailto:bayualfianh@gmail.com)

## ***ABSTRAK***

*Salah satu pusat perdagangan yang ada di Kabupaten Gowa yaitu pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim Kelurahan Sungguminasa Kecamatan Somba Opu. Dengan adanya pusat perdagangan maka akan menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas tersebut dan akan menambah volume lalu lintas. Meskipun bukan satu-satunya penyebab utama penurunan kinerja jalan, terjadinya penambahan volume lalu lintas jalan akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas pada ruas jalan disekitar pusat perdagangan. Penelitian ini menggunakan analisa bangkitan pergerakan terhadap pemanfaatan ruang (guna lahan) dan analisa regresi. Terjadinya peningkatan volume lalu lintas terutama pada jam puncak di koridor jalan K.H Wahid Hasyim berada pada tingkat Pelayanan A, B dan C. Variabel yang berpengaruh yaitu variabel luas lantai dasar bangunan, variabel luas lantai bangunan, dan intensitas jumlah orang per bangunan. Model pengaruh pada jenis kegiatan pada bangunan menunjukkan luas lantai bangunan dan jumlah orang per bangunan pada jenis kegiatan perdagangan dan pendidikan menggunakan  $DS=0,76$  dan  $0,75$  pada jam 08.00-09.00 dan jam 13.00-14.00.*

**Kata Kunci :** *Pusat Perdagangan, Koridor Jalan, Lalu Lintas*

## **A. PENDAHULUAN**

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Sistem jaringan transportasi dapat dilihat dari segi efektivitas, dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi.

**Bayu Alfian, Pengaruh Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas  
di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Makin tinggi mobilitas yang dilakukan maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana bahan tersebut yang semula kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar.

Berdasarkan pengalaman empiris dan penelitian yang dilakukan oleh Lembaga Penelitian SMERU (2007) terhadap para pedagang di pasar-pasar tradisional di Bandung dan Jakarta, Bogor, Tangerang, Depok dan Bekasi (JABODETABEK) diperoleh informasi bahwa salah satu pesaing utama para pedagang di pasar-pasar tradisional adalah para PKL. Sehingga keberadaan PKL di sekitar pasar hendaknya diperhatikan benar agar tidak menyaingi para pedagang pasar, karena mereka banyak yang berjualan menutupi bagian depan dan jalan masuk ke pasar yang ini menjadikan bagian luar pasar-pasar tradisional tampak kumuh dan semrawut.

Salah satu dari pusat perdagangan yang ada di kota Sungguminasa yaitu pada jalan K.H Wahid Hasyim yang merupakan salah satu pusat perdagangan yang ada di kelurahan Sungguminasa. Dengan adanya pusat perdagangan di kelurahan Sungguminasa maka akan menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas tersebut dan akan menambah volume lalu lintas. Hal ini sering diakibatkan oleh perilaku manusia manusia yang kurang mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Keadaan tersebut diperparah dengan adanya kendaraan umum yang berhenti menunggu penumpang menambah pula kesemrawutan jalan disepanjang pusat perdagangan karena jalan K.H Wahid Hasyim ini juga merupakan salah satu akses menuju kota Makassar.

Berdasarkan uraian diatas maka perlu dilakukan suatu penelitian mengenai pengaruh pusat perdagangan terhadap aktivitas lalu lintas di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

**B. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini berlokasi di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim Kecamatan Somba Opu Kelurahan Sungguminasa Kabupaten Gowa Provinsi Sulawesi Selatan. Tahapan analisis yang dilakukan pada penelitian ini yaitu :

## **1. Analisis Kinerja Ruas Jalan**

### **a. Volume Lalu Lintas**

$$V = \frac{n}{T}$$

Dimana :

V = volume lalu lintas yang melewati suatu titik (smp/jam)

n = jumlah kendaraan yang melewati suatu jalan (smp/jam)

T = waktu pengamatan.

### **b. Kapasitas Ruas Jalan**

$$C = C_o \times F_{cw} \times F_{csp} \times F_{csf} \times F_{ccs}$$

Dimana :

C = kapasitas jalan (smp/jam)

C<sub>o</sub> = kapasitas dasar (smp/jam)

F<sub>cw</sub> = faktor penyesuaian lebar jalan

F<sub>csp</sub> = faktor penyesuaian pemisah arah

F<sub>csf</sub> = faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan

F<sub>ccs</sub> = faktor penyesuaian ukuran

### **c. Derajat Kejenuhan**

$$DS = \frac{Q}{C}$$

Dimana :

DS = Derajat kejenuhan (smp/jam)

Q = Arus lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas jalan (smp/jam)

### **e. Analisis Regresi Berganda**

Analisis Regresi Berganda digunakan untuk melihat pengaruh variabel bebas, yaitu orientasi Luas Lantai Dasar Bangunan (X<sub>1</sub>), Luas Lantai Bangunan (X<sub>2</sub>), Intensitas Orang (X<sub>3</sub>) terhadap Bangkitan Pergerakan (Y). Adapun bentuk persamaan regresi linear penelitian ini secara umum adalah sebagai berikut:

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Y = Variabel dependen (nilai yang diprediksikan)

X<sub>1</sub>, X<sub>2</sub>, X<sub>3</sub> = Variabel independen

a = Konstanta (nilai Y apabila X<sub>1</sub>, X<sub>2</sub>, X<sub>3</sub> ... X<sub>n</sub> = 0)

b = Koefisien regresi (nilai peningkatan atau penurunan)

## **2. Analisis Kualitatif**

Analisis kualitatif adalah metode analisis yang bersifat deskriptif dengan menggambarkan dan menggunakan secara jelas kondisi atau keadaan yang terjadi di lapangan.

## **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **1. Kondisi Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

Arus lalu lintas di koridor jalan K.H Wahid Hasyim sering mengalami kemacetan pada jam-jam tertentu seperti di kawasan Pusat Perdagangan Balla' Lompoa dan di Pasar Sentral Sungguminasa dikarenakan banyaknya kendaraan akibat tingginya tarikan dan bangkitan perjalanan ke Kota Makassar, besarnya tingkat hambatan samping pada ruas jalan akibat banyaknya pedagang kaki lima, pejalan kaki, dan gerobak, kendaraan umum (mikrolet) yang berhenti menurunkan atau menunggu penumpang bukan pada tempatnya dan masih kurangnya lahan parkir yang terdapat pada setiap fasilitas yang dibangun di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

Kondisi fisik jaringan jalan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim secara umum dalam kondisi baik, secara langsung pola jaringan jalan utama di koridor jalan K.H Wahid Hasyim menghubungkan kota Makassar dan jenis jaringan jalan yaitu aspal dengan kondisi baik namun di beberapa titik terdapat kerusakan.

Pengumpulan dan pengolahan data volume lalu lintas di koridor Jalan K.H Wahid Hasyim dari masing-masing jenis kelompok kendaraan dihitung jumlahnya setiap periode pengamatan yaitu periode waktu 60 menit dan diambil pada 3 segmen yaitu jam sibuk 07.00 s/d jam 10.00, jam 13.00 s/d 15.00 dan 16.00 s/d 17.00. Data volume lalu lintas selama masa pengamatan kemudian disusun dalam bentuk tabel dan diambil satu sampel (sarana perdagangan) yang dianggap kritis yaitu sebagai berikut :

**Bayu Alfian, Pengaruh Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

**Tabel Jumlah Kendaraan dan Pergerakan  
Pada Hari Libur (Sabtu-Minggu)**

Pola Survey		Jumlah Kendaraan							
Jarak Tempuh	Jarak	Kendaraan Masuk				Kendaraan Keluar			
		Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)
Jarak 10 km Pusat Kota	07.00 - 08.00	180	220	22	8	17	220	220	22
	08.00 - 09.00	240	280	24	10	240	280	24	10
	09.00 - 10.00	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000	10	10
	10.00 - 11.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	11.00 - 12.00	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000	10	10
	12.00 - 13.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	13.00 - 14.00	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000	10	10
Jumlah		6.600	6.600	66	66	6.600	6.600	66	66

Sumber : Hasil Survey 2016

Pola Survey		Jumlah Kendaraan							
Jarak Tempuh	Jarak	Kendaraan Masuk				Kendaraan Keluar			
		Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)
Jarak 10 km Pusat Kota	07.00 - 08.00	180	220	22	8	17	220	220	22
	08.00 - 09.00	240	280	24	10	240	280	24	10
	09.00 - 10.00	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000	10	10
	10.00 - 11.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	11.00 - 12.00	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000	10	10
	12.00 - 13.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	13.00 - 14.00	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000	10	10
Jumlah		6.600	6.600	66	66	6.600	6.600	66	66

Sumber : Hasil Survey 2016

**Tabel Jumlah Kendaraan dan Pergerakan  
Pada Hari Kerja (Senin)**

Pola Survey		Jumlah Kendaraan							
Jarak Tempuh	Jarak	Kendaraan Masuk				Kendaraan Keluar			
		Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)	Jumlah Kendaraan Masuk (KTM)	Jumlah Kendaraan Keluar (KTK)
Jarak 10 km Pusat Kota	07.00 - 08.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	08.00 - 09.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	09.00 - 10.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	10.00 - 11.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	11.00 - 12.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	12.00 - 13.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
	13.00 - 14.00	1.200	1.200	12	12	1.200	1.200	12	12
Jumlah		7.200	7.200	72	72	7.200	7.200	72	72

Sumber : Hasil Survey 2016

## **2. Analisis Perhitungan Data Kapasitas Jalan ( C )**

Kapasitas jalan merupakan arus lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu (geometri, distribusi arah dan komposisi lalu lintas, dan faktor lingkungan) (MKJI,1997). Kapasitas jalan ini digunakan untuk menilai *Level of Service* (LOS) jalan. Perhitungan kapasitas jalan ini mempertimbangkan faktor penyesuaian untuk lebar jalur lalu lintas, pemisahan arah, hambatan samping dan ukuran kota.

**Tabel Kondisi Kapasitas Ruas Jalan K.H Wahid Hasyim**

No.	Parameter	Kondisi	Nilai
1	Kapasitas Dasar (smp/jam)	4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah	1650
2	Faktor penyesuaian lebar jalan	4 lajur dipisah atau jalan satu arah	0.92
3	Faktor penyesuaian kapasitas pemisah arah	2-lajur 2-arah tanpa pembatas median (2/2 UD)	1.00
4	Faktor penyesuaian gangguan samping	Sangat tinggi	0.84
5	Faktor penyesuaian ukuran kota	< 0,1	0.86
Kapasitas			1096

*Sumber: Hasil Survey dan Analisis Tahun 2016*

Kapasitas dasar jalan adalah 4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah yaitu 1650 smp/jam. Untuk penyesuaian lebar lajur adalah 0.92, untuk faktor penyesuaian pemisah arah adalah 1.00, penyesuaian gangguan samping adalah 0.84 (hambatan sangat tinggi), dan penyesuaian untuk kapasitas kota adalah 0.86.

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

$$C = 1650 \times 0.92 \times 1.00 \times 0.84 \times 0.86 = 1096 \text{ smp/jam}$$

Jadi Kapasitas Ruas Jl.K.H Wahid Hasyim adalah 1096 smp/jam



### 3. Tingkat Derajat Kejenuhan (Degree of Saturation)

Derajat kejenuhan adalah rasio arus terhadap kapasitas jalan. Digunakan sebagai faktor kunci dalam penentuan perilaku lalu lintas pada suatu segmen jalan dan simpang. Dari hasil data diatas maka dapat diketahui tingkat kejenuhan dari ruas Jalan K.H Wahid Hasyim yaitu:

**Tabel Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim  
pada Hari Libur (Sabtu-Minggu)**

[illegible]

*Sumber: Hasil Survey dan Analisis Tahun 2016*

**Bayu Alfian, Pengaruh Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

No.	Titik	Saluran Jalan	Jumlah Kendaraan	Jumlah Pejalan Kaki	Jumlah Motor	Catatan
1	1000-1001	1000	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
2	1001-1002	1001	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
3	1002-1003	1002	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
4	1003-1004	1003	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
5	1004-1005	1004	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
6	1005-1006	1005	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
7	1006-1007	1006	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
8	1007-1008	1007	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.

Sumber: Hasil Survey dan Analisis Tahun 2016

**Tabel Tingkat Derajat Kejenuhan pada Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim pada Hari Sibuk (Senin)**

No.	Titik	Saluran Jalan	Jumlah Kendaraan	Jumlah Pejalan Kaki	Jumlah Motor	Catatan
1	1000-1001	1000	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
2	1001-1002	1001	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
3	1002-1003	1002	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
4	1003-1004	1003	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
5	1004-1005	1004	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
6	1005-1006	1005	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
7	1006-1007	1006	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.
8	1007-1008	1007	100	100	100	Saluran Jalan ini memiliki lebar jalan yang sempit, sehingga kendaraan yang melintas akan mengalami kesulitan dalam bergerak.

Sumber: Hasil Survey dan Analisis Tahun 2016



#### **4. Alternatif Penanganan Permasalahan Kemacetan di Lokasi Studi**

Berdasarkan teori dan penyebab terjadinya kemacetan pada lokasi penelitian, untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang terjadi diperlukan alternatif penanganan kemacetan yang sesuai terhadap masalah kemacetan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim, alternatif penanganan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel Alternatif Penanganan Kemacetan Lokasi Studi**

No	Strategi Penanganan	Rekayasa Teknik	Alternatif yang Diperlukan
1	Manajemen Kapasitas	1) Perbaikan Persimpangan	√
		2) Manajemen Ruas Jalan : • Kontrol Parkir “on street” • Pelebaran Jalan • Pemisah Tipe Kendaraan	√ - √
		3) <i>Area Traffic Control</i> : • Batasan tempat membelok • Sistem Jalan 1 Arah • Koordinasi Lampu Lalu Lintas	- - -
2	Manajemen Prioritas	Jalur Khusus Bus	-
		Jalur Khusus Sepeda dan Pejalan Kaki	-
		Akses Angkutan Barang, Bongkar dan Muat	-
		Kontrol Daerah Parkir	√
3	Manajemen terhadap Permintaan ( <i>Demand</i> )	Pemilihan Moda Kendaraan	√
		Penutupan Jalan	-
		Kebijaksanaan Parkir	√
		Batasan Fisik	-

*Sumber: Hasil Survey dan Analisis Tahun 2016*

#### **D. KESIMPULAN**

Volume lalu lintas tertinggi pada hari Sabtu adalah pada jam 09.00-10.00 sebanyak 931,8, hari Minggu pada jam 08.00-09.00 sebanyak 689,6 dan hari Senin pada jam 08.00-09.00 sebanyak 842,6. Kapasitas ruas jalan pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim adalah 1096. Hasil perhitungan dengan menggunakan program SPSS ver. 20.0 Hasil Analisis Regresi Berganda di atas dapat diketahui bahwa hasil uji t untuk variabel luas lantai bangunan (X2) diperoleh hasil t hitung sebesar 0,487 dengan probabilitas sebesar 0,674. Nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ( $0,674 > 0,05$ ) (maka dengan demikian  $H_0$  ditolak dan menerima  $H_1$ ). Jadi dapat dinyatakan bahwa tidak ada pengaruh positif dan signifikan luas lantai dasar bangunan terhadap bangkitan pergerakan.

**Bayu Alfian, Pengaruh Pusat Perdagangan Terhadap Aktivitas Lalu Lintas  
di Koridor Jalan K.H Wahid Hasyim**

Alternatif untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim yaitu diperlukan strategi manajemen terhadap kapasitas, strategi manajemen prioritas dan strategi manajemen terhadap permintaan (*demand*) untuk membuat kapasitas ruas jalan seefektif mungkin dengan tindakan sebagai berikut :

1. Manajemen Ruas Jalan
  - a. Mengontrol parkir kendaraan di bahu jalan (*parking on street*) pada koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
  - b. Mengatur pemisah tipe kendaraan yang ingin memasuki koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
2. Kontrol Daerah Parkir, yaitu pengendalian perparkiran yang dilakukan untuk mendorong penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien serta digunakan juga sebagai alat untuk membatasi arus kendaraan di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.
3. Kebijaksanaan Parkir, dibagi atas empat kebijakan yaitu kebijakan tarif sebagai kebijakan fisik, kebijakan lalu lintas yang membatasi parkir dipinggir jalan, kebijakan pembatasan ketersediaan ruang parkir serta kebijakan terhadap pejalan kaki yaitu dengan mengendalikan parkir di trotoar atau lintasan pejalan kaki yang ada di koridor jalan K.H Wahid Hasyim.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Adji Adisasmita, Sakti, Ir., M.Si, *Perencanaan Jalan dan Jaringan Jalan*, Makassar, Jurusan teknik Perkapalan Unhas 2010
- Hukmia. (2011) *Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan*. Skripsi Strata 1 pada UIN Alauddin Makassar
- Mujibsite. 2009. *Sejarah Pedagang Kaki Lima* (<http://mujibsite.wordpress.com/2009/08/14/sejarah-pedagang-kaki-lima-pkl/>) di akses pada 16 Desember 2014
- Tamin, Ofyar Z, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Edisi 1 Bandung, ITB 1997